SAN MARTIN
HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

campañas libro n.º 11

Las heladas aguas del Atlántico Sur fueron testigo de uno de los conflictos más insólitos de nuestro siglo. La maquinaria militar británica formó la más impresionante Fuerza Operativa desde la Segunda Guerra Mundial para enfrentarse a las Fuerzas Armadas argentinas por un problema colonial tan indigno como el de Gibraltar.



Bendala, Martín y Pérez Seoane

LA CAMPAÑA DE LAS MALVINAS

campañas libro n.º 11

San Martín

Bendala, Martín y Pérez Seoane

la campaña de las malvinas

San Martín Historia del Siglo de la Violencia



campañas libro n.º 11

Los autores:
Francisco Bendala Ayuso
Manuel Martín Anguera
Santiago Pérez-Seoane
Alvarez de Toledo



FRANCISCO BENDALA AYUSO, Capitán de Infantería, nació en Segovia el 15 de abril de 1957. Es diplomado en Carros de Combate y piloto de helicópteros. Está destinado actualmente en las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET), Colmenar Viejo, Madrid.



MANUEL MARTIN ANGUERA. Capitán de Infantería, nació en Salamanca el 27 de junio de 1959. Es diplomado en Carros de Combate y en Mando de Unidades Paracaidistas. Está destinado actualmente en la Guardia Real, El Pardo, Madrid.



SANTIAGO PEREZ-SEOANE ALVAREZ DE TOLEDO. Capitán de Caballería, nació en Madrid el 1 de junio de 1959. Es diplomado en Carros de Combate y piloto de helicópteros. Está destinado actualmente en el Depósito de Sementales n.° 1 en Alcalá de Henares, Madrid.

la campaña de las malvinas

la campaña de las malvinas

Francisco Bendala Ayuso,
Manuel Martín Anguera y
Santiago Pérez-Seoane Alvarez de Toledo



Las fotografías de este libro proceden de:
Revista Aeronáutica y Astronáutica, Revista Defensa, Revista Ejército, Fuerzas Armadas Argentinas, Diario Vasco, Agencia Efe, British Aerospace, Revista General de Marina, Revista Medios Pesados, Westland y Elettronica S. p. A.

Difusión: Librería San Martín
Puerta del Sol, 6
28013 MADRID

Impreso en España - Printed in Spain
por Gráficas Lormo - Isabel Méndez, 15 - 28038 Madrid

Depósito Legal: M. 16517-1985
ISBN: 84-7140-233-5

Indice



Prólogo

Cuando el dos de abril de mil novecientos ochenta y dos, todos los medios de comunicación mundial daban la noticia de la recuperación por parte de la República Argentina mediante una operación anfibia de su soberanía en las islas Malvinas, Georgia del Sur y Sandwich, el mundo comenzó a preguntarse si las razones de esta trascendente iniciativa respondía a una fundada exigencia histórica o era simplemente un reto al caduco colonialismo de nuestro tiempo, y del que los ingleses —y España sabe mucho de ello— hacen odavía profesión de fe. De todas formas era o iba a ser una contienda «extraña», que surgía también de una manera extraña y en la que la «última ratio», fundamento de toda conflagración no aparecía definida de un modo terminante o decisorio.

Los argumentos de la República Argentina en apoyo de su reivindicaciones son ampliamente conocidos. Las islas Malvinas por su origen y situación son parte constituyente e irrenunciable del territorio patrio. Pertenecían al Virreinato español del Río de la Plata y en 1810 —fecha del establecimiento del primer gobierno argentino— pasaron a integrarse en la nueva nación. Los derechos de la indiscutible soberanía sobre las islas, le correspondía a la República Argentina como heredera legítima de España. Se sucedieron expediciones y se reafirmó esta soberanía de modo formal, pero en enero de 1833, la corbeta *Clío,* integrante de la flota británica, por un acto de fuerza y sin sustento jurídico invocable, invadió la isla y desalojó a sus pobladores. Fue por tanto un acto ilícito que no podía generar derecho alguno y sólo produjo una posesión de hecho ilegal.

Desde entonces se sucedieron las reclamaciones diplomáticas por parte de Buenos Aires para recuperar su soberanía en aquellas islas, apoyadas moralmente con las Resoluciones de las Naciones Unidas acordes al proceso de descolonización, pero ya se sabe que los ingleses maestros en argucias, dilaciones y artimañas diplomáticas, mantuvieron su presencia en las mismas sin que las reclamaciones argentinas y las exhortaciones más o menos imperativas de la ONU, les hiciesen variar de postura.



Una imagen con añoranzas de un colonialismo decimonónico.

La fulminante reacción de Gran Bretaña ante la recuperación argentina de las Malvinas, con el envío a la zona de una importante fuerza operativa, que logró no sin pérdidas costosas y elevadas recuperar las islas, reponiéndose también el orgullo británico del duro golpe asestado y sin que las soluciones políticas o diplomáticas en una primera aproximación de urgencia fuesen tenidas en cuenta para un arreglo inmediato del conflicto, han podido evidenciar que las auténticas y actuales razones del contencioso argentino-británico, van más allá de los condicionantes históricos o la pugna de intereses contrapuestos, y de ellas nos dan una exposición objetiva, documentada y veraz los autores de este libro, que con auténtico rigor doctrinal desentrañan las causas y motivaciones que la originaron, algunas de ellas no tan próximas a nosotros y desde luego casi siempre complicadas y oscuras. No se trata por tanto de un trenzado relato de sucesos —por otra parte brillantemente conseguido— sino de algo mucho más importante; de su valoración y alcance tanto en las causas como en los efectos.

Colonialismo trasnochado pero sujeto a importantes intereses económicos, y sentido histórico de integración nacional parecen ser los principales factores de esta singular campaña que ha concitado en su torno valoraciones de distintos signos, sin que dejen estar presentar tampoco los aspectos estratégicos y tecnológicos con las riquezas petrolíferas y minerales de la plataforma de las Malvinas y la proximidad antártida como telón de fondo; pero campaña también donde honor y patriotismo, valor y abnegación han alcanzado un primordial protagonismo. Dígalo si no, la hermosísima carta del soldado Néstor Roberto Estévez, acertadamente incluida en el libro por los capitanes Bendala Ayuso, Martín Anguera y Pérez Seoane, cuya lectura pone un nudo en la garganta a todo hombre de bien y en cuyas líneas se condensa la expresión de los más altos valores humanos y castrenses, exponente de una raza que no desmiente su origen.

JOSÉ CERVERA PERY

Vieja historia de tensiones

Las islas Malvinas, situadas en un lejano e inhóspito paraje continuamente azotado por el viento y el frío, han sido protagonistas del acontecimiento bélico más sorprendente de los últimos años, sin embargo, si se revisa su desarrollo histórico, desde su descubrimiento en 1520 hasta nuestros días, se puede observar que la reciente lucha por su dominación no es otra cosa que un eslabón más de una larga cadena de tensiones, reclamaciones diplomáticas, sucesivas ocupaciones y enfrentamientos armados de distinta consideración.

Las Malvinas son descubiertas el 9 de noviembre de 1520 por el portugués, al servicio de España, Esteban Gomes, quien al mando del buque *San Antonio* y tras desertar de la expedición que mandaba Hernando de Magallanes, procedía a regresar a su puerto de partida. Si bien el citado navegante no desembarca en ellas, sí procede a situarlas minuciosamente en su libro de navegación, por lo que aparecerían ya en las cartas náuticas españolas de los años 1523, 1529, 1541 y 1545 con el nombre de San Antón o San Son, como lógica derivación del nombre de su barco. Pocos años después y hasta su definitiva ocupación por los británicos, éstos las reclaman como suyas adjudicándole su descubrimiento al corsario de esa nacionalidad Richard Hawkins; sin embargo, esta teoría está hoy totalmente rechazada incluso por los propios británicos, debido, entre otras cosas, a que su navegante no da claras referencias de las islas en sus, ya de por sí, contradictorios relatos de sus viajes y porque no aparecen en ningún planisferio inglés hasta el de Richard Hakluyt, en 1599, cuando ya el descubrimiento por parte española es hecho suficientemente conocido.

La primicia del descubrimiento de las islas es también reclamada en cierto momento por Holanda, quien lo atribuye a su navegante y aventurero Sebald de Weert; sin embargo, este holandés había dado el nombre de islas Sebaldes o Sebaldinas a tres diminutas islas que, si bien forman parte del archipiélago de las Malvinas, no son las que hoy se conocen por este nombre, encontrándose situadas al Noroeste de ellas.

En 1675 se produce el incuestionable descubrimiento de las islas Georgias del Sur por el español Antonio de la Roca que da el nombre de San Pedro a la mayor de ellas, nominación que aún hoy conserva. De igual forma, en 1775, el inglés James Cook descubre y toma posesión de las Sandwich del Sur.



Louis A. de Bougainville, fundador de Puerto Saint Louis en la Isla Soledad, primer colonizador de las Islas Malvinas.

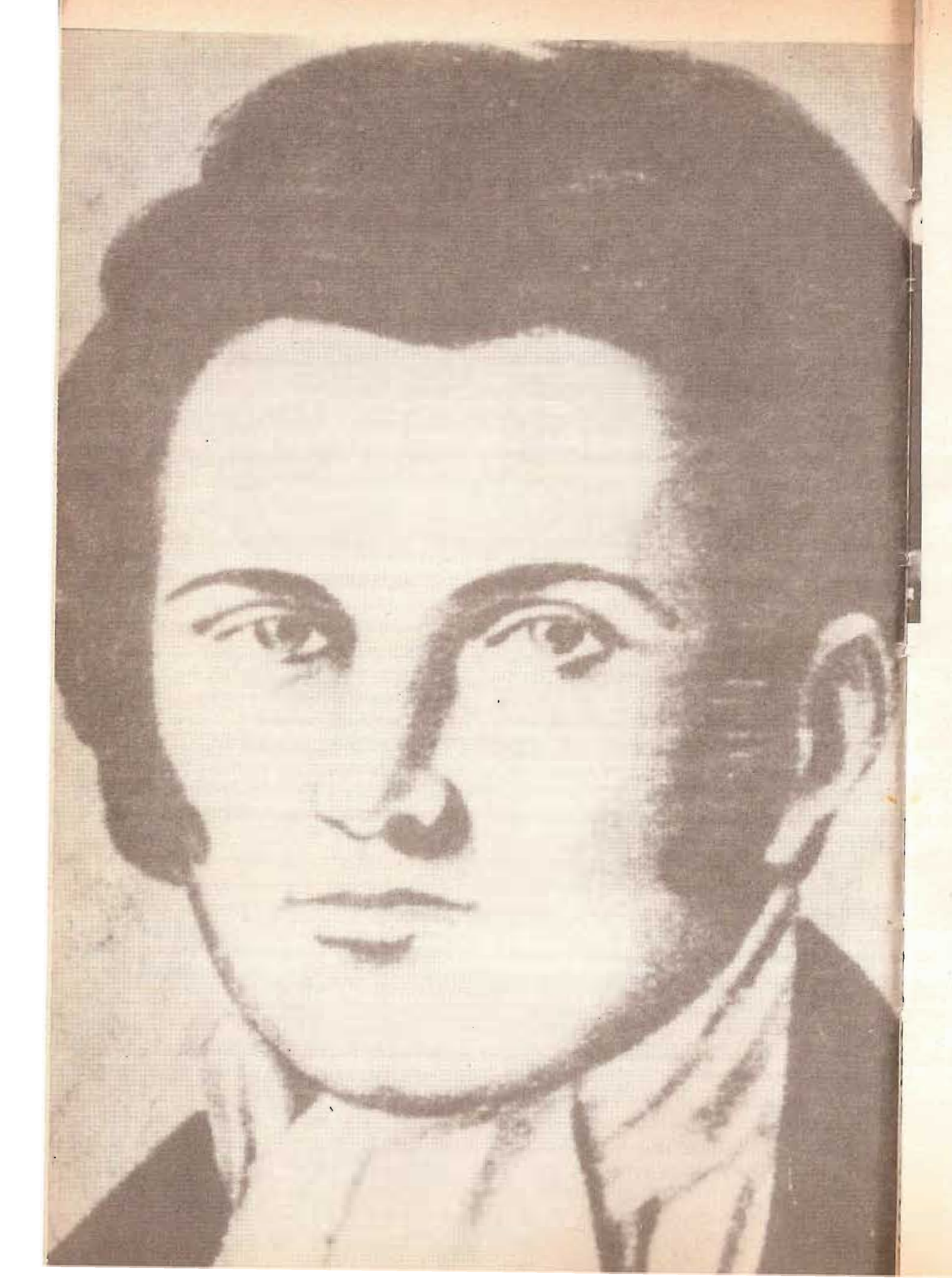
Mientras tanto, el nombre de Falkland es dado al estrecho que separa las dos islas mayores de las Malvinas por el inglés John Strong, que lo descubre y atraviesa, en memoria de su difunto protector Lord Falkland, en 1690. Más tarde, con las islas en poder de los británicos, este nombre se haría extensivo a todo el archipiélago. Sin embargo, hasta el momento las islas permanecen deshabitadas.

No sería hasta el 2 de febrero de 1764, cuando arriba a las islas el francés Louis Antoine de Bougainville, procedente del puerto de Saint Maló situado en la costa atlántica francesa, cuando contarían éstas con sus primeros habitantes que no serían españoles ni ingleses, sino pescadores franceses que fundan Port Saint Louis, en la actual isla Soledad, para que les sirviera de base en sus faenas pesqueras por aquellas aguas. El navegante francés designó a las islas con el nombre de Malouines (derivado de Maló) que con el uso de los españoles posteriormente pasaría a ser Malquinas y Malvinas.

Por su parte, los británicos toman conciencia de la inigualable situación geográfica del archipiélago, por lo que se desplaza hasta las islas el comodoro Byron, abuelo del que sería famoso poeta inglés, fundando en 1765 Port Egmont en la otra gran isla del archipiélago, la Gran Malvina o Malvina Occidental, tomando al mismo tiempo posesión de todas ellas.

Conocidas ambas fundaciones por España, ésta siente que la soberanía y el dominio de las islas se le empieza a escapar de sus manos, por lo que inicia una intensa campaña diplomática para recobrar sus derechos exclusivos sobre el archipiélago, aduciendo en su favor y ante su amiga de aquel entonces, Francia, la «Bula Inter Coetera Divinis Majestati» del Papa Alejandro VI publicada en 1493 y por la que se concedía a España todas las tierras por descubrir al Oeste de las Azores y a Portugal las tierras al Este de dichas islas. Además, España esgrimía el Pacto de Familia de 1761 por el que España y Francia se comprometían a respetarse todo tipo de territorios estuvieran donde estuviesen. Como resultado de sus gestiones, el gobierno francés obligó a Bougainville a abandonar las islas, recibiendo de España, en concepto de indemnización, 618.000 libras, 13 sueldos y 11 dineros. Si bien los franceses cumplen lo pactado saliendo inmediatamente del archipiélago, los británicos se niegan a cumplimentar el requerimiento español de desalojar Port Egmont.

Como consecuencia de la inflexible actitud británica, en 1770 una pequeña



flota española, procedente de la colonia de Río de la Plata, bombardea y ocupa dicho puerto. Sin embargo, ante las presiones británicas y la amenaza de guerra vertida por esta nación, España opta por devolver el puerto. La decadencia española comienza ya por entonces a dejarse sentir.

Más adelante,cuando en julio de 1816 lo que sería con el tiempo la actual Argentina, obtiene su independencia, las Malvinas, como herencia de España, pasan a depender de ella. De esta forma, argentinos y británicos, asentados en diferentes islas, se limitan a coexistir ignorándose mutuamente hasta que el 10 de junio de 1829 toma posesión como Gobernador General del archipiélago el argentino Luis Vernet, quien a pesar de las agrias protestas británicas prohíbe la pesca en toda la zona y detiene en 1831 a la goleta norteamericana *Breakwater* por no respetar dicha ley. La reacción norteamericana es contundente ya que ese mismo año, la goleta de esa misma nacionalidad *Lexintong* procede al bombardeo y saqueo de la colonia que fundara Vernet al hacerse cargo de las islas.

Sentado este precedente, el 2 de enero de 1833 y contando con la inhibición de los Estados Unidos, arriban a Puerto Soledad, procedentes de la estación naval británica del Brasil, las fragatas británicas *Clio* y *Tyne* al mando del capitán de fragata Oslow, quien tras un intensivo bombardeo obtiene la rendición de sus habitantes. Seguidamente se trasladan a Port Egmont donde se encontraba la fragata argentina *Sarandia,* cuyo comandante, el teniente coronel de Marina José María de Pinedo, debe rendirse ante su manifiesta inferioridad, siendo obligado a embarcar con toda la colonia argentina y dirigirse al continente.

El argentino Luis Vernet, que toma posesión de las islas Malvinas como Gobernador General en 1829. Resultó un personaje clave en la historia de las islas.

Gran Bretaña, que funda entonces Port Stanley, se hace de esta forma con el control de las islas, dando comienzo entonces la larga e infructuosa lucha diplomática entre ambas naciones, uno de cuyos hechos más significativos sucede cuando Argentina se reserva, al firmar en 1945 la Carta de Fundación de la Oganización de las Naciones Unidas, el derecho a la soberanía sobre las islas, así como a su recuperación.

Por su parte, Gran Bretaña procede a incluirlas en su larga relación de territorios de la Corona a descolonizar y haciendo caso omiso de diversos mandatos de la correspondiente comisión de la ONU, como la resolución 1.514 para la descolonización de todos los territorios aún bajo dominación extranjera, pone como condición esencial para abandonar las islas la de contar con la expresa petición de sus habitantes previo referendum, segura de que esto nunca ocurrirá. De esta forma, contando con la inquebrantable voluntad de los habitantes de las Falklands de seguir bajo la tutela británica y poseyendo el derecho al veto en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, Gran Bretaña sólo necesita, y es lo que hace, negarse a discutir la cuestión de la soberanía de las islas con Argentina, asunto en el que sin duda ésta última posee toda la Historia a su favor.

Ahora bien. ¿Qué poseen estas islas medio deshabitadas, además del interés histórico por su dominio, que provoque tan largo pleito diplomático entre dos naciones de corte netamente occidental y con amplias relaciones entre ellas e incluso haga que las dos lleguen a dar por su dominio la vida de sus hijos y buena parte del dinero de sus arcas?

Motivos para una guerra

Análisis geográfico de las islas Malvinas

Las Malvinas no constituyen sino una porción de esta zona que, por su situación y abundancia de recursos naturales, posee un elevado valor geoestratégico y económico: el Atlántico Sur.

Comencemos por situarnos. A unos 800 km de la costa argentina, frente a la entrada oriental del Estrecho de Magallanes, al Noroeste del Cabo de Hornos, se extiende un conjunto de doscientos islotes: Las Malvinas-Falkland. Se trata de unos 12.000 km^2 de superficie esparcidos sobre 193 km en el mar.

Son islas de litoral muy dentado, que ofrecen numerosos y buenos fondeaderos. La superficie es generalmente accidentada, excepto en la mitad meridional de la Malvina del Este. Los puntos más altos son Monte Usborne (705 m) en la del Este y Monte Adam (700 m) en la del Oeste. Gran parte de la tierra alta tiene relativamente poca vegetación y consta de turba erosionada, masas de cantos rodados, glaciares rocosos y ríos de pedruscos angulares de cuarcita. Los árboles escasean debido al clima y la vegetación natural es pastizal con algunas especies de brezos y arbustos naturales enanos.

La variedad de aves y mamíferos marinos (ánsares, pingüinos, aves marinas y focas) es extensa y se mantiene relativamente en su estado natural. No existen mamíferos terrestres indígenas.

El clima es oceánico, caracterizado por una temperatura media de 5,6ºC, pluviosidad bastante baja distribuida uniformemente durante todo el año, nubosidad frecuente y vientos muy fuertes con una velocidad anual media de 28 kilómetros se registran nevadas todos los meses del año con excepción de febrero, pero la nieve rara vez permanece mucho tiempo en el suelo.

El número de habitantes, según un censo de 1980, es de 1.813. De ellos 302 nacidos en Gran Bretaña. La mayoría se remontan al siglo XIX. A pesar de haber alcanzado un máximo en 1931 de 2.392, el número de habitantes no ha cesado de disminuir. La capital de las islas, y única ciudad es Port Stanley, en la Malvina oriental o Soledad, con 1.050 habitantes.

El mayor núcleo rural es Goose Green, también en la isla oriental, con 95 pobladores. El idioma de los isleños es el inglés.

En Port Stanley y sus alrededores hay unos 14 km de carreteras, de los que casi 10 están asfaltados y el resto consiste en cantos rodados. Casi todos los poblados y caseríos están unidos por caminos sin firme, cuyos usuarios utilizan por reglal general vehículos ligeros todo terreno, motocicletas o caballos, según las condiciones meteorológicas. En el territorio hay unos 1.000 vehículos de motor. No existen ferrocarriles ni canales navegables.

Port Stanley cuenta con una red telefónica a la que están conectadas casi todas las explotaciones agrícolas de la isla Soledad, y existe un centro análogo en la Gran Malvina con sede en Fox Bay. El tráfico entre las islas principales y el contacto con caseríos en las islas más pequeñas se efectúa por radioteléfono.

En los años sesenta se terminó de construir una central eléctrica que suministra energía a Port Stanley. Casi todas las explotaciones agrícolas disponen de sus propios grupos electrógenos. Una central de filtración y depuración produce agua potable para Port Stanley.

La dependencia de las Malvinas

A 1.290 km al E.-SE. de las Malvinas se encuentra la isla Georgia del Sur o San Pedro, y a unos 760 de ella y en alineación con las anteriores, las islas Sandwich del Sur. Son terrenos sumamente montañosos, incluso de actividad volcánica y clima prácticamente antártico riguroso.

La población de Georgia del Sur se limita al personal de la estación antártica británica King Edward Point; en 1980 era de 20 personas. Las islas Sandwich, de desembarco prácticamente imposible durante el invierno, no tienen población permanente.

Ambos terrenos son sometidos a la administración del gobierno de las Malvinas.

La Antártida

El extremo austral de nuestro planeta lo ocupa un continente circumpolar, muy aislado por la gran distancia que lo separa del resto de los continentes y por la tortuosidad de los mares que lo rodean: la Antártida.

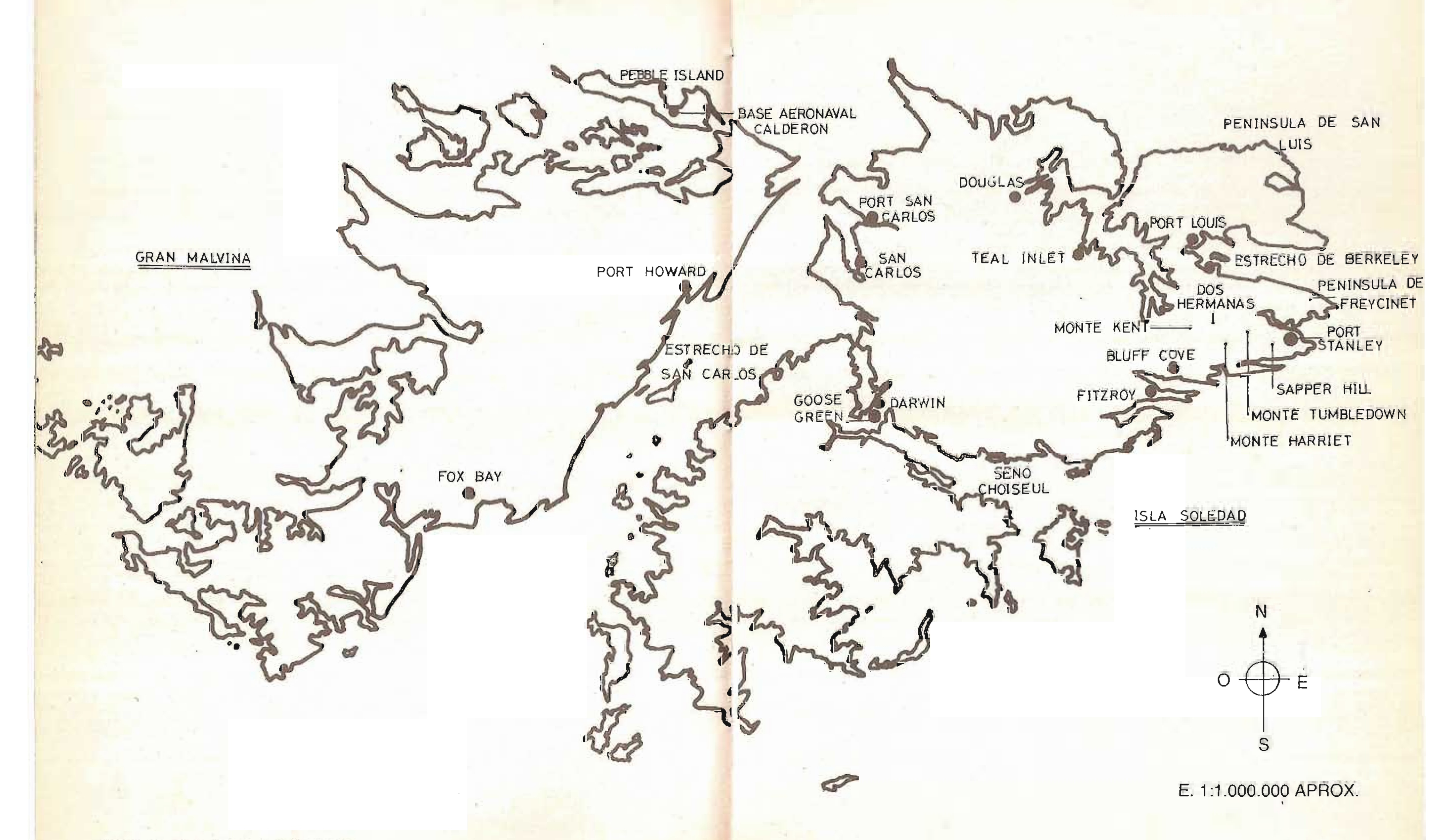
Ocupa un quinceavo de la superficie terrestre, con 14 millones de Km^2 de extensión. Tiene una altura media de 1.050 m debido a la existencia de largas cordilleras con cumbres que sobrepasan los 4.000 m y al espesor de la capa de hielo que cubre permanentemente el continente. Si todo el hielo antártico se derritiera, provocaría un aumento de nivel de alrededor de 70 m en todos los mares del mundo. Si todas las ciudades del mundo se aprovisionaran de agua derritiendo el hielo antártico tendrían asegurada, al ritmo actual de consumo, una reserva de por lo menos un millón de años.

Valoración geoestratégica de las islas Malvinas

Pero, ¿sería lógico pensar en un conflicto por 12.000 km^2 de tierra pobre, repartidos en la mitad del océano?

La situación de las islas Malvinas las hace poseedoras de un alto valor geoestratégico, bajo dos aspectos principales: su situación con respecto a los continentes americano y antártico y su papel de posible puente o enlace entre ambos, dada su cercanía al cabo de Hornos y al estrecho de Magallanes.

El continente americano lo constituyen dos enormes masas de tierra unidas por una estrecha franja, América Central, en la que el hombre ha construido el más corto y seguro paso entre los



ISLAS MALVINAS

océanos Atlántico y Pacífico: el canal de Panamá. La gran densidad del tráfico que lo atraviesa y lo problemático de la zona en que se encuentra, inmerso entre países de conflictividad como Honduras, El Salvador, Guatemala, Cuba y Nicaragua, lo convierten en objetivo primordial en caso de conflagración. Su cierre ofrecería una única alternativa: la larga y peligrosa travesía por el cabo de Hornos; las terribles condiciones climáticas y de corrientes marítimas hacen que la única vía accesible de enlace entre océanos sea el canal de Beagle, foco de tensiones entre Argentina y Chile. Las Malvinas asumirían por lo tanto, en caso de cierre del canal de Panamá, el importantísimo papel de vigilante y controlador del tráfico entre ambos océanos.

Por su proximidad al continente antártico constituyen la única plataforma para una futura reclamación británica de un sector determinado de dichas tierras, en razón de su proximidad territorial, así como una base para vuelos transantárticos, camino más corto de acceso a tierras de la Commonwealth tales como Australia o Nueva Zelanda o, incluso, al Extremo Oriente.

Economía de la zona Atlántico Sur

Tradicionalmente, el Atlántico Sur fue escenario de captura de mamíferos marinos, focas y ballenas, que rindieron colosales ganancias hasta mediados de este siglo.

Hoy día la atención se dirige hacia tres recursos principales:

— La fauna oceánica: pesca, algas y, especialmente, el krill.

— Los minerales del fondo marino y del continente, principalmente los hidrocarburos y los metales.

— El hielo.

La plataforma continental argentina ofrece excelentes posibilidades pesqueras. En ella habitan del orden de 300 especies de peces y 1.500 de invertebrados, de las que sólo se explotan 45 de peces y 12 de invertebrados. La captura posible sería de 2,7 millones de toneladas anuales, mientras que en la actualidad tan sólo se extraen 400.000 toneladas. Países como Rusia, Polonia, Alemania Oriental y Rumania, han efectuado pesca selectiva en la zona dejando ciertos síntomas de depredación.

Las algas constituyen la vida vegetal en el mar. Se utilizan para la formación de alimentos y obtención de geles y fertilizantes. Con 1.000 toneladas anuales, Argentina ocupa el cuarto lugar en la producción mundial, estimándose posible la obtención de 200.000 toneladas anuales.

El krill es un crustáceo con aspecto de pequeño camarón, de unos 3 cm. de longitud. Constituye una de las mayores fuentes de proteínas que la naturaleza ofrece. Es uno de los principales recursos naturales con posibilidad de ser explotado a corto plazo y sin peligro de extinción.

Se estima entre 40 y 90 millones de toneladas la posibilidad de pesca sin peligro de desequilibrio para el ecosistema. El método más usado para calcular la captura potencial sostenible de krill en los mares antárticos se basa en el consumo que de él hacía la hoy disminuida población de ballenas. La gran disminución que éstas han experimentado deja un excedente no consumido por ningún otro grupo de animales que podría basar una industria pesquera de krill.

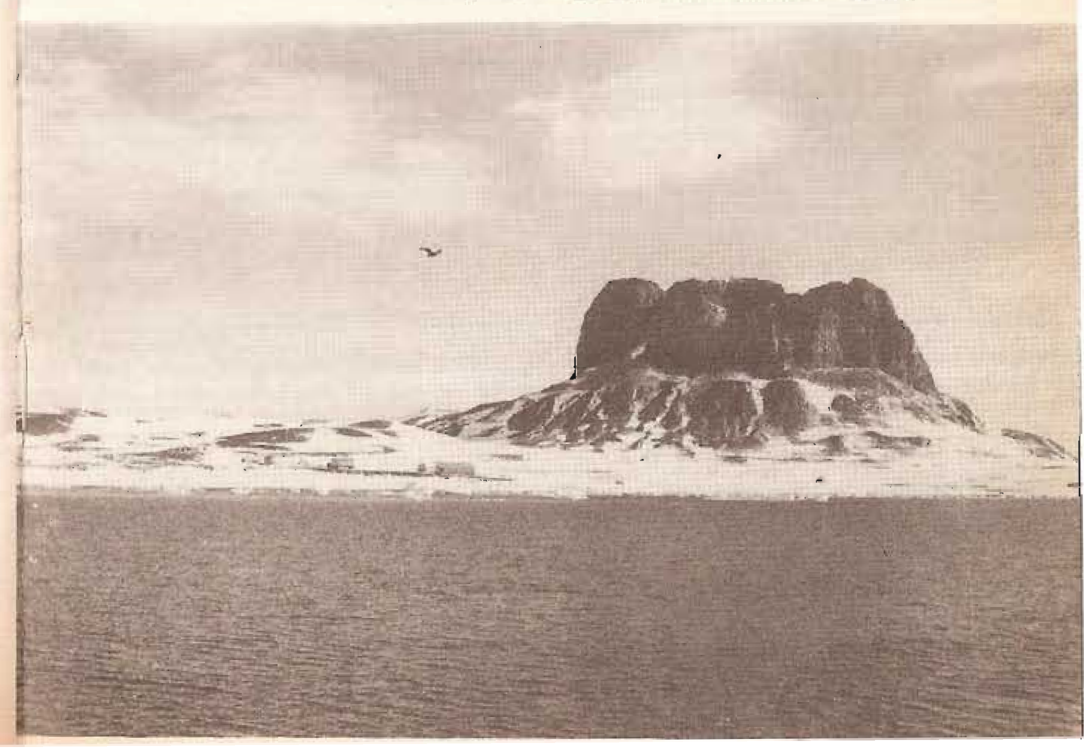
La zona del archipiélago de las Malvinas goza de dos cualidades principales: concentración del recurso y proximidad a lugares poblados que permitirían su almacenamiento y explotación.

Por lo que al petróleo se refiere se estima que para dentro de unos pocos años el 40 por ciento de la producción mundial será obtenida fuera de la costa.

Se han obtenido muestras de agua del mar que revelan el contenido de hidro-



Arriba: **Base de San Martín en bahía Margarita.** Abajo: **Base de Jubany en caleta Potter.**



carburos de petróleo, si bien existe incertidumbre acerca de la cantidad y calidad del mismo. Con excepción de un anillo en la plataforma occidental de Tierra del Fuego, todos los demás se localizan junto a las costas antárticas.

Debe considerarse que al sur del paralelo 40º Sur el mar es más grueso por lo que la explotación sería, sin duda, más difícil y costosa.

El mar es también una fuente de obtención de minerales. De la demanda actual, que se supone triplicada para el año 2000, sólo el 2 por ciento se extrae del mar.

Al SE. de las islas Malvinas se encuentra uno de los nódulos de manganeso de mayor densidad de la zona; contienen en general manganeso, hierro, cobalto, níquel y cobre. Se supone además que en la Antártida existen grandes reservas de oro, hierro, cobre, plata, molibdeno, cobalto y níquel.

La ONU, no obstante, aprobó una moratoria para la explotación de los nódulos de manganeso en tanto no se resuelvan los problemas jurídicos del mar.

El hielo constituye la mayor reserva mineral de la Antártida. Dada la escasez hídrica que padece el mundo, empieza a pensarse en el transporte de témpanos desde el continente antártico hacia zonas áridas.

Por otra parte, se estima que, para el año 2000, la demanda de energía se habrá triplicado. En los próximos quince años el consumo de energía será igual o mayor que el de los últimos ciento treinta años. El encarecimiento de los combustibles lleva al mundo a la búsqueda de nuevas formas de obtener energía; el mar puede hacerlo de tres fuentes:

— Las olas, cuya energía cinética es cincuenta veces mayor que la que hoy consume el mundo.

— Las mareas, cuyas variaciones pueden accionar turbinas hidroeléctricas.

— Los contrastes térmicos, aprovechados mediante usinas térmicas.

Recordemos que los 28 millones de Km^3 de agua de la Antártida representan un 90 por ciento del total del hielo en el mundo.

Por último, la explotación de focas y cetáceos, fue la primera actividad económica desarrollada en el Antártico. La primera factoría costera se estableció en Georgia del Sur en 1903. Se llevó a cabo buscando la máxima ganancia y sin tomar en cuenta la preservación del recurso, cuya cantidad disminuyó hasta el punto de amenazar la supervivencia de varias especies.

En poco más de cien años se capturaron más de 20 millones de toneladas. Hoy día las existencias no alcanzan ni la décima parte de esta cifra. Existen actualmente restricciones encaminadas a una recuperación de la población ballenera para el siglo próximo.

Las especies más afectadas han sido la ballena azul, de cuya grasa pueden obtenerse 90 barriles de aceite, y el cachalote, muy apreciado en perfumería y cosmética.

Valoración económica de las islas Malvinas

Además de los recursos citados con anterioridad, es interesante resaltar cuatro puntos en la aplicación concreta de las islas Malvinas:

— La economía de las Malvinas está fundada casi por completo en la industria del ganado lanar, 650.000 ovejas y bovino, con 12.000 cabezas, y varios millones de pingüinos. Posee una reducida industria lanar y de cuero.

— Su situación fronteriza con la Antártida la capacita como estupenda base de balleneros.

— Se espera poder crear un sector turístico basado en la abundancia de fauna.

— Sin una solución política que garantice una seguridad, será difícil persuadir al sector privado para que invierta en la economía de las Malvinas, declarar unos límites pesqueros de 200 millas o realizar prospecciones o explotaciones petrolíferas.



Aun en pésimas condiciones meteorológicas los Westland Commando demostraron su alta versatilidad.

La soberanía de la Antártida: un conflicto cercano

Desde que en 1820 la descubriera el navegante ruso Bellinghausen hasta la firma del Tratado Antártico en 1959, fueron constantes las controversias por las reclamaciones de diversos países cuyos aventureros e investigadores habían explorado el más hostil de los continentes: entre 1908 y 1942, Argentina, Australia, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Noruega y Nueva Zelanda exhibieron sus derechos sobre estas tierras por razones de proximidad geográfica o derivados de su exploración. El año geofísico internacional de 1957-58 abrió los cauces para la materialización del Tratado Antártico al que se adhirieron posteriormente otros países, entre ellos España, que a finales de 1982 ha enviado un buque laboratorio a esas tierras.

El acuerdo firmado entró en vigor en 1961 para un período de treinta años y establece que a partir del paralelo 60 de latitud S. se crea una zona desnuclearizada, abierta a la cooperación científica internacional exclusivamente. Sin que queden extinguidas las reivindicaciones existentes, se prohiben otras nuevas y se fija que las acciones desarrolladas durante los treinta años de vigencia no podrán nunca esgrimirse para ratificar soberanía sobre estos territorios.

A medida que se aproxima el 22 de junio de 1991, fecha en que caduca lo acordado, se suscitan mayores presiones para ocupar lugares de privilegio, no sólo porque se trata del futuro aprovechamiento de unas riquezas no renovables bajo su suelo y otras renovables bajo su agua, sino porque los miembros del Tercer Mundo han protestado ante la ONU sobre pretendidos derechos de ciertos países, arguyendo que las riquezas del sexto continente no son privilegio de unos pocos, sino patrimonio de la humanidad.

Es preciso señalar que el sector reclamado por Gran Bretaña se superpone a los que aspiran Argentina y Chile que, a su vez, se solapan.

El mundo conmocionado

Si el 2 de abril de 1982 la opinión pública mundial había sido sorprendida por las noticias procedentes del Atlántico Sur hasta el punto de llegar al asombro, la mañana del 3 de abril esa misma opinión mundial quedó conmocionada al contemplar las imágenes de la ingente manifestación popular que se desarrollaba delante de la Casa Rosada de Buenos Aires, sede de gobierno de la Junta Militar argentina. Reunido bajo el intenso flamear de numerosas banderas blanquiazules e iluminado por un esplendoroso Sol argentino, el pueblo, olvidando recientes y violentas protestas, aclamaba a los miembros de la Junta Militar testimoniándoles de esta forma su incondicional apoyo por su reciente actuación bélica, al tiempo que ahogaban la vida cotidiana de la nación. Por eso, y aunque todos los allí presentes conocían la noticia, cuando el Presidente de la Junta, General Leopoldo Galtieri, dio a conocer oficialmente el hecho de que «... Argentina ha recuperado para siempre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich...», la ovación atronó el espacio durante largos minutos.

Efectivamente el 1 de abril y ante el conocimiento por parte británica de que una flotilla de la Armada argentina, formada por el portaaeronaves *Veinticinco de Mayo*, los destructores *Santísima Trinidad* y *Hércules* (de la Clase 42 y fabricados en Gran Bretaña) y los también destructores *Seguín* y *Comodoro Py* (ambos ex-norteamericanos), así como el transporte de ataque *Cabo San Antonio* y un reducido grupo de buques de apoyo navegaban rumbo a las Malvinas y ante la imposibilidad, debido a la inmensa distancia que separa el archipiélago de la Gran Bretaña, de enviar refuerzos a los escasos setenta infantes de marina que guarnecían Port Stanley, su capitán, procede a radiarles un lacónico mensaje en el que se les ordena el prepararse a rechazar un posible intento de desembarco por fuerzas argentinas mientras que se ordena al patrullero polar *Endurance*, de vigilancia en las Georgias donde había desembarcado días antes cierto personal civil argentino, que se dirija a Port Stanley para observar e intentar impedir cualquier acción hostil contra sus habitantes.

La guarnición británica procede primeramente a inutilizar los equipos de control de vuelo del aeródromo, así como las ayudas a la radionavegación del propio aeródromo y del faro situado en la punta del cabo San Felipe, para seguidamente establecer posiciones defensivas de entidad pelotón en las inmediaciones de cabo Pembroke, cuya punta domina la entrada a la bahía de Port Stanley, en dos casas desde las que se dominaba la entrada Este de la ciudad, en los alrededores del aeródromo, en torno a la casa del Gobernador de las Islas Rex Hunt, situada en la entrada Oeste de la ciudad y en una colina de nombre Sapper Hill situada al Sur de Port Stanley y desde la que podían observar toda la bahía. En sus cuarteles, que se encontraban a 10 km al Oeste de la capital, en un lugar llamado Moody Brook, sólo permanecía un reducidísimo número de hombres. Es entonces cuando el Gobernador de las hasta ese momento islas Falkland radia un comunicado a los habitantes de las islas para advertirles de la inminente invasión que iban a sufrir por fuerzas argentinas.

A las 20.00 horas del 1 de abril, y sin que al *Endurance* le diera tiempo llegar a la zona, el jefe de la fuerza de desembarco argentina, contralmirante de Infantería de Marina Carlos Busser, respaldado por una palpable mejoría de la situación climática del lugar, pone en estado de alerta a los casi quinientos hombres que, pertenecientes al 2.º Batallón de Infantería de Marina, al Grupo de Comandos Anfibios de la Armada y al Grupo de Comandos del Buzo Táctico, así como a una Sección del Regimiento de Infantería n.º 25, cuyo jefe, el teniente coronel Mohamed Ali Seineldin, desembarcaría con ellos, formaban las fuerzas encargadas de realizar el Operativo Rosario, nombre clave de la operación cuyo fin era recuperar las Malvinas.

A las 21.00 horas desembarcan desde lanchas neumáticas elementos del Grupo de Comandos Anfibios de la Armada



El general Leopoldo Fortunato Galtieri anuncia al pueblo argentino la recuperación de las Malvinas.

que desalojan a los británicos de cabo Pembroke permitiendo el acceso a la bahía y posterior desembarco; también desde lanchas neumáticas se produce el

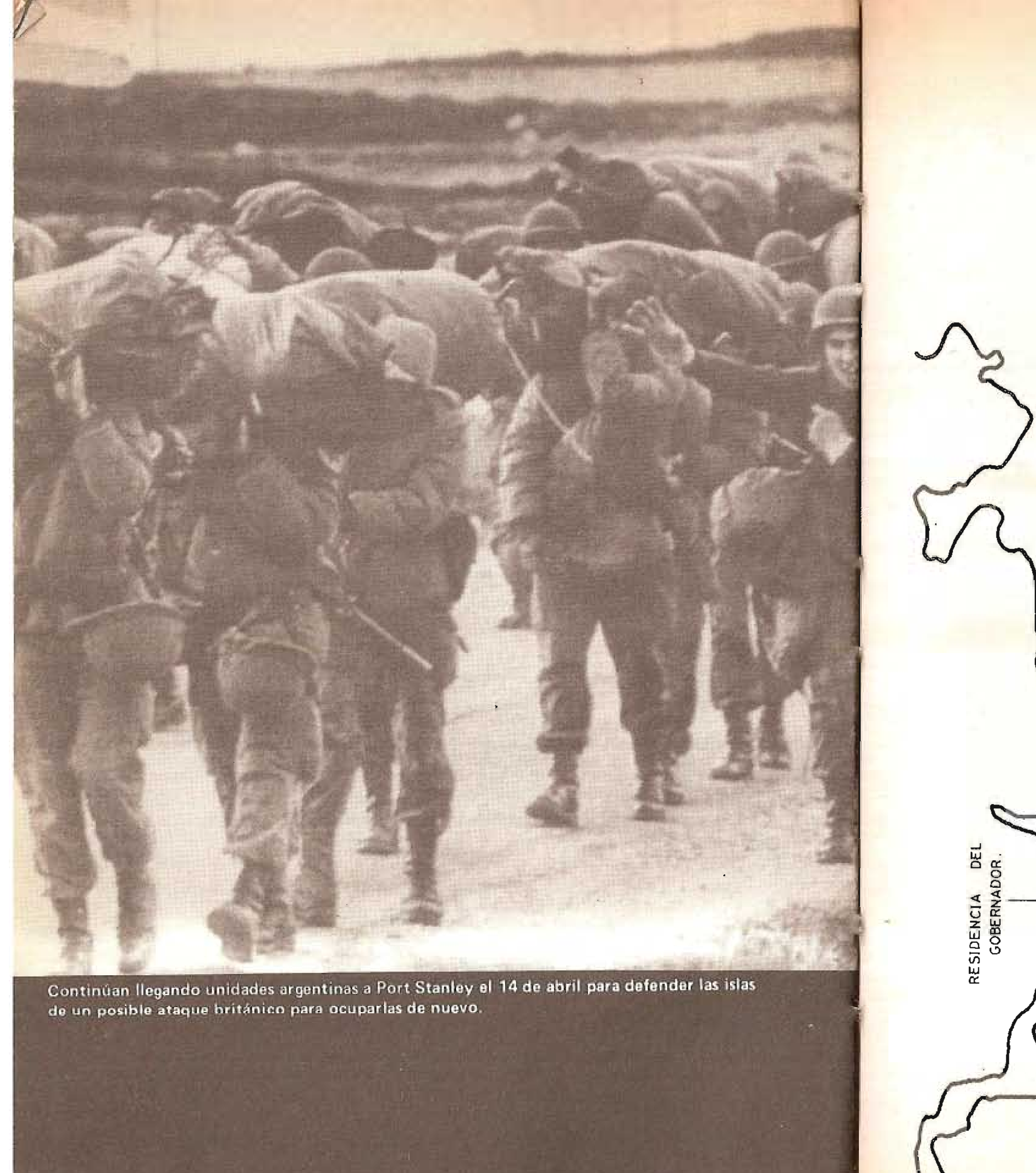


Margaret Thatcher durante una entrevista que mantuvo con Rex Hunt, que entonces era gobernador de las islas Malvinas.

desembarco de unos cien comandos más en una pequeña playa situada a 8 kms. de Moody Brook dividiéndose en dos grupos. Uno se dirije a los cuarteles de los infantes de marina británicos y el otro hacia la casa del Gobernador. Ocupados los cuarteles después de una sigilosa y agotadora marcha campo a través, este grupo se encamina a reforzar al que ya se encuentra cercando la casa del Gobernador, donde se ha encontrado con intensa resistencia. A las 06.30 horas del 2 de abril unos cuatrocientos infantes de marina e infantes argentinos desembarcan, utilizando vehículos anfibios y lanchas de desembarco, al Norte del aeródromo, cuya guarnición es rápidamente reducida, encaminándose, las fuerzas argentinas, a continuación, hacia Port Stanley. Al mismo tiempo que a las 09.30 horas el Gobernador británico de las islas, Rex Hunt, procede a rendir éstas y sus defensores, comienzan a aterrizar en la recién despejada pista del aeródromo de Port Stanley, ya bautizado como Puerto Argentino, los primeros aviones de transporte Hercules C-130 de la Fuerza Aérea argentina transportando al resto del Regimiento de Infantería n.º 25 así como numeroso material de guerra y suministros. El Operativo Rosario terminaba de esta manera con el saldo de un capitán y tres soldados argentinos muertos y ninguna baja por parte británica, cumpliéndose en esta segunda parte el expreso deseo de la Junta Militar argentina.

En la mañana de este mismo día 2 de abril se helitransporta una sección de infantería a Goose Green, con la misión de ocupar principalmente su aeródromo, y otra sección a Fox Bay en la Malvina Oriental.

El portaeronaves *Veinticinco de Mayo*, rumbo a las islas Malvinas.



Continúan llegando unidades argentinas a Port Stanley el 14 de abril para defender las islas de un posible ataque británico para ocuparlas de nuevo.

OPERATIVO ROSARIO

1-2 ABRIL 1982

FARO C. SAN FELIPE.

AERODROMO

C. PEMBROKE.

PORT STANLEY.

SAPPER HILL.

RESIDENCIA DEL GOBERNADOR.

MOODY BROOK.



Tras la recuperación de las islas estos soldados argentinos se muestran orgullosos y tranquilos. Nadie podía esperar la potente reacción británica.



Al día siguiente, 3 de abril, el transporte polar *Bahía Paraíso* escoltado por las fragatas de construcción francesa *Granville* y *Drummond* llegan a aguas de las Georgias del Sur. En la zona se encuentra nuevamente el *Endurance*, cuya misión de dirigirse a Port Stanley fue suspendida ante su manifiesta imposibilidad de llegar a tiempo a dicho puerto y que, sin embargo, si había podido desembarcar en Grytviken, capital de las Georgias, parte de su dotación de infantes de marina, con lo que la guarnición de esta ciudad ascendía a cuarenta y cinco hombres. Al *Endurance* se le conmina a rendirse por radio desde la flotilla argentina, proposición que es rechazada, por lo que opta por alejarse de las islas ante el temor de ser hundido, limitándose a enviar en vuelos de reconocimiento sobre la zona de actuación argentina a su helicóptero Wasp, al que se le pinta totalmente de negro para evitar que se descubriera su procedencia.

Por su parte, la fragata *Granville* realiza una audaz y arriesgada acción al introducirse en la bahía de Grytviken y comenzar un furioso bombardeo de las posiciones británicas para cubrir con su fuego el helitransporte de los infantes de marina que se inicia minutos después. El combate que se entabla entre ambos contendientes adquiere enseguida mayor intensidad que el producido en la toma de Port Stanley, de tal forma que un helicóptero Puma argentino que trasladaba municiones es abatido por el fuego de las ametralladoras británicas y la propia fragata *Granville* resulta tocada

por un proyectil contracarro disparado desde un Carl Gustav, cañón sin retroceso de 84 mm. fabricado en Gran Bretaña bajo patente sueca, y por otros dos proyectiles de lanzagranadas de 60 mm. Sin embargo, los defensores británicos no logran hacer abortar el helitransporte argentino y terminan por capitular, excepto un reducido grupo de infantes de marina que se interna en la isla siendo capturados días más tarde. Tanto los prisioneros británicos hechos en Grytviken, como los efectuados en Port Stanley, con su Gobernador al frente, son rápidamente repatriados a Gran Bretaña vía Montevideo.

El resultado de esta aventura bélica que, como se vería después, no había hecho más que comenzar, es que después de casi ciento cincuenta años de dominio británico sobre las islas, los argentinos volvían a encontrarse en ellas. Sin embargo, la reacción británica, como se sabrá más tarde, había comenzado ya el 1 de abril y alcanzará en pocos días una proporción jamás esperada por la Junta Militar argentina.

La opinión pública, parte de la cual, desconocía hasta entonces el nombre de las Malvinas, no dejaba de preguntarse como Gran Bretaña se había dejado sorprender de forma tan clara por una invasión militar o el motivo exacto por el que Argentina había tomado tal decisión. ¿Es que el plan se había llevado en forma tan secreta que tampoco era conocido por los Estados Unidos?

Los soldados argentinos acaban de recuperar las Malvinas y aprovechan la menor ocasión para confraternizar con sus habitantes.

De las palabras a los hechos

No existe un solo motivo o error capaz de justificar plenamente la recuperación de las Malvinas por Argentina, sino que sus motivaciones, causas y efectos se deben buscar en una larga, compleja y, en algunos momentos, casual sucesión de hechos a veces distantes, no sólo en el tiempo y en el espacio sino también en sus protagonistas.

Así, cuando el 22 de diciembre de 1981 accede a la dirección de la Junta Militar el general del Ejército Leopoldo Fortunato Galtieri, se corona el aglutinamiento de una serie de nombramientos y hechos que van a favorecer la precipitación de los acontecimientos venideros.

En 1974 se llega a un acuerdo entre Argentina y Gran Bretaña por el que la primera se compromete, a cambio de sustanciosos ingresos de divisas tan necesarias para su maltrecha economía, a suministrar a las islas artículos de primera necesidad como carburantes, alimentos y medicinas además de abrir una sucursal de Aerolíneas Argentinas en Port Stanley facilitándose el intercambio turístico entre las islas y el continente; sin embargo, dicho acuerdo sólo suponía para Gran Bretaña y los isleños una forma de abaratar el costoso mantenimiento de las islas y no un cambio en su actitud respecto a dar una solución definitiva al espinoso problema de la soberanía. Un detalle significativo sucede al año siguiente, cuando es nombrado agregado naval de Argentina en Londres el que más tarde sería almirante Anaya, quien ya desde entonces es uno de los más fervientes instigadores de la elaboración de un plan para la rápida e incruenta recuperación de las islas. Este plan, desempolvado años más tarde, tomaría el nombre de Operativo Rosario.

Por su parte, en 1982, Gran Bretaña no podía alegar sorpresa ante una posible actitud bélica por parte de la Argentina, ya que en 1977, sin duda la primera más atenta y la segunda menos precavida, ante los informes altamente preocupantes que llegaban de Buenos Aires, el Gobierno británico optó por enviar a la zona una fuerza naval compuesta por el submarino de propulsión nuclear *Dreadnought* y las fragatas *Phoebe* y *Alacrity*, junto a dos buques auxiliares, que con el



Arriba: **El destructor lanzamisiles *Santísima Trinidad*. Después del hundimiento del *General Belgrano* permaneció en puerto hasta el final de las hostilidades.**

Izquierda: **El gobernante británico Rex Hunt con su esposa junto a su residencia de Port Stanley en 1981. Eran otros tiempos.**

pretexto de realizar unas maniobras, justifican su presencia en aquellas aguas, lo cual es suficiente para calmar las supuestas aspiraciones bélicas argentinas.

Tras el incidente relatado, las conversaciones celebradas en Roma ese mismo año, en Nueva York al año siguiente y en Lima en 1980 obtienen el mismo infructuoso resultado que todas las anteriores.

Gran Bretaña comete su primer error de apreciación cuando no toma en cuenta la llegada a la Junta Militar del almirante Jorge Isaac Anaya, tal vez el componente más radical de ella y sin duda dotado de un ardiente deseo histórico por recuperar las islas, sobre todo pudiendo él ser uno de los protagonistas, quien desde los primeros días de su nombramiento pone en marcha una serie de medidas para dotar y preparar a las fuerzas armadas de lo necesario, sin que ellos lo supieran, para que pudieran hacer frente a las operaciones que tendrían que desarrollar. Sin embargo, Gran Bretaña no supo ver, por ejemplo, en el elevado costo de estas medidas en proporción con la dificilísima situación económica de Argentina un indicio de que algo estaba cambiando.

Así, se encarga a Alemania Federal la fabricación de varias fragatas de la clase Meko de rápida construcción y que durante la guerra serían embargadas. Se adquieren en Francia y para la Infantería de Marina 26 autoametralladoras Panhard del último modelo ERC-90 S Sagaie, así como 14 aviones Super Etendard para la Armada, cinco de los cuales habían sido entregados antes del comienzo de las hostilidades siendo embargados el resto y cierto número de misiles aire-buque del modelo AM-39 Exocet. En Italia se compran 14 aviones Aermacchi MB-339 y otros del tipo Learjet. Al mismo tiempo se completan estas compras con la adquisición de gran número de equipos electrónicos de diverso tipo, principalmente en la propia Gran Bretaña. Por otro lado, se hace participar a la armada en numerosas maniobras. De esta forma, del 1 al 11 de agosto de 1981, el portaaeronaves *Veinticinco de Mayo*, los destructores *Hércules*, *Comodoro Py*, *Piedra Buena* e *Hipólito Bou-*



La corbeta *Guerrico*. Su participación en numerosas maniobras antes del conflicto preparó a su tripulación para el mismo.

chard, así como el transporte de ataque *Cabo San Antonio* y el submarino *Salta,* participan junto a unidades de la Marina estadounidense en las maniobras Ocean Venture en aguas del Atlántico Sur efectuando ejercicios de lucha antisubmarina, defensa antiaérea y control del tráfico marítimo. Del 16 al 25 de septiembre, estas mismas unidades, excepto el *Veinticinco de Mayo,* toman parte en las maniobras Unitas XXII, en las mismas aguas y realizando ejercicios parecidos. Más tarde, el 4 de octubre y en aguas brasileñas, el destructor *Hércules* y las corbetas *Drummond, Granville* y *Guerrico,* así como el submarino *San Luis* y otros buques de apoyo desarrollan, junto a unidades aéreas y navales de Brasil, los ejercicios Fraterno III con simulacros de ataques aéreos, detección radar y defensa antiaérea.

Se produce entonces el nombramiento del general Galtieri como jefe de la Junta Militar, quedando claro para los observadores internacionales, así como para Gran Bretaña, que esta designación se ha producido en un momento muy delicado para Argentina, por lo que su materialización se debe, sin duda, a razones muy justificadas. La Junta Militar, venía siendo sometida desde hacía varios meses a tres frentes de presión cuya fuerza iba en aumento, debido fundamentalmente al cansancio del pueblo argentino para con el tipo de régimen que les gobernaba, y, sobre todo, a la falta de soluciones eficaces a corto plazo. Uno de los frentes de presión, tal vez la más importante, era la imparable y febril caída de la economía argentina, que a pesar de ser uno de los países más ricos del mundo en recursos naturales, poseía una inflación galopante con una moneda cada vez más devaluada, lo que provocaba astronómicas subidas de precios, a veces en cuestión de horas, con la consiguiente disminución del nivel de vida. Otro de los frentes de presión era la cada vez más violenta campaña de desacreditación internacional a que se veía sometida la Junta, debido sobre todo a su actuación en la represión de la subversión, siendo altamente explotado este punto con la cuestión de los «desaparecidos». El tercer frente de presión era netamente interno, aunque alentado desde el exterior por numerosos exiliados, e iba encaminado a precipitar la caída del régimen autoritario y su sustitución por otro



El transporte de ataque *Cabo San Antonio* recién terminado el Operativo Rosario.

de carácter democrático. A la vista de todo lo anterior, queda claro que la situación de la Junta era realmente asfixiante, a lo que había que añadir las cada vez más acusadas y numerosas desavenencias en su interior.

De forma que para sustituir al general Viola, se busca alguna figura militar cuya proyección exterior fuera lo suficientemente amplia y atrayente como para permitir la consecución de la tan necesaria ayuda internacional, especialmente la de Estados Unidos, cuya actitud hacia Argentina se mantenía un tanto ambigua, ya que si por un lado había levantado en 1978 la prohibición de venta de armas y permitía un estrechamiento de la cooperación militar entre ambas naciones, entrenando a numeroso personal argentino, por otro lado exigía una mayor claridad en las actuaciones de la Junta en lo concerniente al respeto por los derechos humanos, a lo que supeditaba parte de su ayuda económica.

Sin duda, no existía persona más indicada en estas condiciones para ocupar la jefatura de la Junta Militar que el recién nombrado general Galtieri a quien se le podía considerar el hombre de Estados Unidos en Argentina o el hombre de Argentina para Estados Unidos, debido a sus prolongadas estancias en este país, a sus buenas relaciones con numerosas e influyentes personalidades norteamericanas y a estar considerado como un ferviente anticomunista. Además, su relativa juventud le aseguraba un gran porvenir al frente de Argentina, a lo que unía el no haber estado profundamente implicado en la represión de la subversión durante los años de mayor agitación. Su



Malvinas argentinas. Port Stanley.

nombramiento pretendía ser una inyección de moral para la propia Junta y el medio de que ésta cambiara de imagen ante el pueblo argentino, así como una deferencia para con los Estados Unidos donde se recibió el hecho con amplias y nada contenidas muestras de aprobación.

El tercer hombre en la Junta era el general de aviación Lami-Dozo, de carácter más acomodaticio, abierto y menos dogmático, quien, sin embargo, demostraría su capacidad de decisión llevando a la batalla, aún cuando ésta estaba ya perdida, a los valerosos hombres y materiales que de él dependían.

Sin duda, el propio general Galtieri era consciente de que su permanencia al frente de la Junta, e incluso la vida de ésta, dependía de las decisiones de éxito que pudiera tomar a muy corto plazo, por lo que enseguida surge la necesidad de intentar, mediante una deslumbrante actuación, el aunar los sentimientos y esfuerzos del pueblo en torno a su nuevo jefe y conseguir por ello la tan necesaria revitalización del prestigio de la Junta tanto en el interior como en el exterior. Por tal motivo, la palabra «Malvinas» escapa casi a un tiempo de las bocas de los tres hombres, aunque con más fuerza de la del almirante Anaya. La decisión es del todo lógica como veremos.

La recuperación de las islas Malvinas constituía un hecho que afectaba a la soberanía y al honor de toda la Argentina y sobre cuya legitimidad cualquier argentino, independientemente de su filiación política, estaría de acuerdo. Por otro lado, la Junta estaba plenamente convencida de que Gran Bretaña, al encontrarse de la noche a la mañana con el hecho consumado, se limitaría a levantar una polvareda diplomática sin llegar a más, según afirmaba el ministro de Asuntos Exteriores, Nicanor Costa Méndez, a quien se consideraba una autoridad en el conocimiento de Gran

Bretaña. Este importante detalle parecía confirmado por la aparente falta de interés de la Sra. Thatcher por las islas, ya que por ejemplo, no se había designado sustituto para el *Endurance*, única representación británica en la zona y que en breve plazo sería retirado del servicio activo. Respecto a la posible actitud norteamericana, parecía claro que esta nación se mantendría al margen o por lo menos no se tomaría el asunto como algo que le afectara de forma directa. Si a lo anterior unimos que no estaba lejos la conmemoración del ciento cincuenta aniversario de la toma de las islas por los británicos y que el hecho sería una extraordinaria demostración de fuerza para con Chile, que desde ese momento debería ser más cauto en sus reclamaciones sobre el canal de Beagle, la recuperación por la fuerza de las Malvinas era algo urgente e incuestionable para la Junta.

Una vez tomada la decisión, los miembros de la Junta Militar la mantendrán en secreto de tal forma que, si bien consiguen llegado el momento un alto grado de sorpresa táctica y estratégica, hará por el contrario que la nación no pueda prepararse para una situación de guerra, lo que repercutirá de forma más grave todavía en la economía y en el sentir de la nación Argentina.

Si Gran Bretaña no había sabido detectar un cambio sustancial en la actitud anterior y en los momentos inmediatamente posteriores a la toma del poder de la nueva Junta, tampoco iba a saber valorar los claros indicios que se produjeron hasta la realización del Operativo Rosario.

El 24 de enero de 1982, el diario la Prensa de Buenos Aires, publica un artículo en el que hace una clara alusión a una pronta solución del problema de las islas. Este artículo es inmediatamente apoyado por una amplia campaña de prensa a medida que se acerca el día 26 de febrero, fecha señalada para una nueva ronda de conversaciones en Nueva York. El diálogo fracasa y el gobierno argentino emite una dura nota de protesta.

Mientras tanto, el agregado naval argentino en Londres, obtiene autorización para visitar el campo de instrucción de los infantes de marina británicos en Lymstone, donde también se entrenan los hombres del Special Air Service. El 4 de marzo, instructores de la Royal Navy dirigen unos ejercicios de adiestramiento en el tiro con misiles antiaéreos desde el destructor argentino *Santísima Trinidad* en aguas de las Malvinas. El 6 de marzo, un Hercules C-130 de la Fuerza Aérea argentina simula una avería y permanece durante dos horas en el aeródromo de Port Stanley, partiendo luego sin más impedimento por parte británica, después de haber observado de cerca las posibles defensas del aeródromo.

El 8 de marzo visita al ministro Costa Méndez un alto cargo del Ministerio de Asuntos Exteriores británico que es despachado con evasivas. Durante estos días, siguen llegando a Londres numerosos informes del Servicio de Inteligencia británico en Argentina de carácter claramente alarmante que, sin embargo, no son correctamente valorados.

De todas formas, el detonante que aprovecharía la Junta para desencadenar su operación surgiría de forma casual. El 19 de marzo desembarcan en Leith Harbour (pequeña ciudad de las Georgias), treinta y cuatro operarios pertenecientes a una empresa argentina, cuyo propietario era el Sr. Davidoff. Este había conseguido un permiso del gobierno de Londres para desmantelar una antigua factoría ballenera allí existente, con cuya chatarra pensaba hacer un no muy fructífero negocio, debido a que el precio de este material de deshecho había descendido sustancialmente en el mercado internacional durante la travesía de sus chatarreros hacia la isla, en donde desembarcan e izan la bandera argentina. Inmediatamente y tomando como pretexto, debido a la violenta reacción británica, la necesidad de dar protección a estos ciudadanos argentinos, el gobierno de esta nación desplaza a la zona al transporte polar *Bahía Paraíso* que desembarca el 26 de marzo un reducido grupo de infantes de marina, retirándose luego mar adentro.

Sin embargo, y aún cuando se conoce el 25 de marzo la salida de Argentina de una fuerza naval, Gran Bretaña sigue sin tomar conciencia de lo que está ocurriendo, limitándose a segregar, el 29 de ese mes, de las maniobras Springtrain que se están celebrando en aguas del estrecho de Gibraltar, a los submarinos de propulsión nuclear *Conqueror* y *Spartan*, haciendo que se dirijan al Atlántico Sur. Lo que no es óbice para que el 30 de marzo el Ministro de Defensa británico emprenda viaje a Israel como si nada ocurriera.

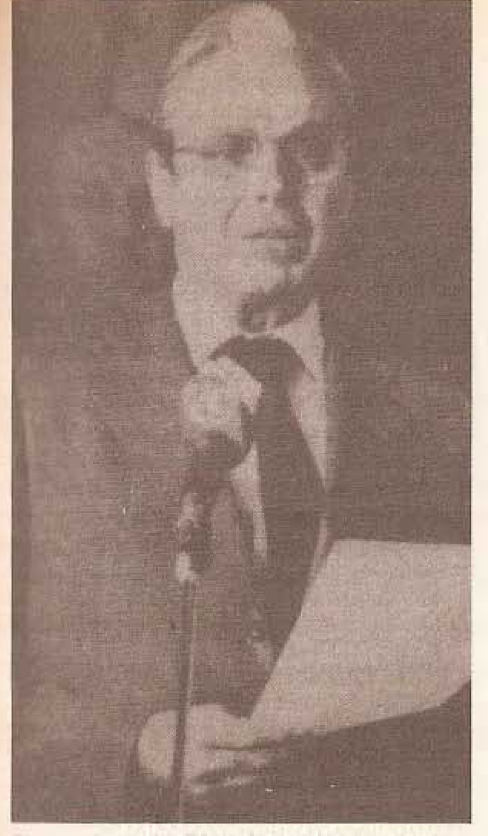
El pueblo británico va a despertar así, de forma brusca y repentina, humillado por una nación a la que tradicionalmente el carácter y sentir anglosajón infravalora y por tanto desprecia, lo que provocará una furibunda reacción de cólera contra el gobierno conservador de la Sra. Thatcher que, sin embargo, sabrá esgrimir este sentimiento para conseguir la carta blanca que tanto añora y que va a poner en sus manos los poderosos resortes militares, financieros y diplomáticos que el sistema democrático niega en situación normal a cualquier gobernante.

Argentina abandonada por el mundo

El día 22 de diciembre de 1981 el destino de las islas Malvinas cambiaba de rumbo. Ese día el teniente general Leopoldo Galtieri, asumía la presidencia de la República Argentina y mantenía su puesto en la Junta Militar como jefe del ejército; relevaba, de esta forma, en el mando, al general Viola. De dicha Junta formaban parte asimismo el almirante Anaya y el brigadier del ejército del aire Lami Dozo.

Es curioso constatar, y se ha especulado mucho al respecto, que el general Galtieri realizó una visita a los Estados Unidos a primeros de noviembre durante la cual se entrevistó con hombres importantes del Departamento de Defensa norteamericano encargados de la conducción estratégica de las actividades estadounidenses en Centro y Sudamérica. Si a esto unimos el hecho de que las veleidades democráticas del general Viola y el aumento creciente de las relaciones económicas entre Argentina y la Unión Soviética no eran bien vistas por los Estados Unidos, quizás no resulte tan descabellado el pensar que el relevo producido fue en uno u otro modo impulsado por la Administración Reagan. Al menos, y eso sí es seguro, fue favorablemente acogido. La contrapartida hay que buscarla en un compromiso de apoyo moral y material a la política de Reagan en Centroamérica por parte de la nueva Junta Militar argentina.

Sin lugar a dudas la idea de la recuperación de las islas surgió rápidamente en este triunvirato y desde el primer momento se constituyó en cuestión prioritaria. En este sentido el ministro de Asuntos Exteriores, Costa Méndez, recibió claras instrucciones de volver a insistir por la vía diplomática pero adoptando una postura de mucha mayor firmeza que la seguida hasta el momento. No vamos a extendernos más en el conjunto de razones que movieron a la Junta a emprender la acción de recuperación, pero sí merece la pena recordar un hecho que era perfectamente patente: la imagen de los militares, tras casi seis años de gobierno (Isabel Martínez de Perón fue derrocada el 24 de marzo de 1976), se encontraba muy deteriorada y el clima político, económico y social de la nación estaba al rojo vivo. Sirvan



El peruano Javier Pérez de Cuéllar, Secretario General de las Naciones Unidas.

como muestra los siguientes datos: la deuda exterior rondaba los 35.000 millones de dólares, el índice de inflación del año 1981 se había establecido en un 150 por ciento, la tasa de paro sobrepasaba el 13 por ciento y la lucha contra la guerrilla arrojaba un saldo de 15.000 muertos y 10.000 «desaparecidos». A lo cual hay que añadir la supresión de libertades políticas, a pesar de que la Multipartidaria (asociación de los principales partidos del país) realizara algunas actividades «consentidas» por la Junta y a pesar del anuncio por parte de ésta, de la existencia de un proyecto de estatuto de los partidos políticos, que parecía anunciar el principio de un retorno a la democracia.

En este orden de cosas es bien cierto que una de las razones de la invasión fue sin duda lo que algunos observadores denominaron en su momento como una «huida hacia adelante», es decir, el proporcionar al pueblo argentino una inesperada y anhelada alegría que les hiciera olvidar, por algún tiempo, el gran estado de crisis de la nación y que por otra parte les reconciliara con el estamento militar. Sin embargo, no es justo descalificar el acto de recuperación por la existencia de este hecho, si acaso a quien habría que descalificar sería a la Junta pero, no se debe olvidar que por encima de ella y de sus planteamientos se encontraba y se encuentra el legítimo deseo de todo un pueblo, de recuperar un trozo de su territorio, usurpado desde hacía siglo y medio por la simple y poderosa razón de la ley del más fuerte.

Sobre Gran Bretaña pesaba una resolución de la ONU (la n.° 2.065 de 1965) por la cual se le instaba a negociar la devolución y soberanía de las Malvinas con Argentina, que era consecuencia directa de otra con un carácter más general (la n.° 1.514 de 1960) por la cual la ONU se comprometía a «poner fin al colonialismo en todas partes y en todas sus formas». La reacción de Gran Bretaña es de todos conocida: sordera manifiesta traducida en ambigüedades, dilaciones, pretextos y toda la amplia gama de artimañas utilizadas, eso sí, de forma envidiable, por la diplomacia británica, y no sólo en este caso si no también en otros muy similares como Gibraltar y Hong-Kong por ejemplo. Además, es preciso decir que la actitud británica llegó a convertirse en absolutamente intransigente a partir del momento que se empezó a disponer de información en el sentido de que las islas en litigio y su plataforma marítima atesoraban una gran riqueza, especialmente petrolífera.

De esta forma, a finales de febrero de 1982 se celebraron en Nueva York las últimas reuniones bilaterales a nivel de

subsecretarios que una vez más finalizaron en un rotundo fracaso a pesar de los amables comunicados oficiales emitidos a su término.

Seguramente fue la gota que colmó el vaso de la paciencia argentina. El día 2 de abril, Argentina, de forma unilateral y muy poco ortodoxa desde el punto de vista del Derecho Internacional, ponía las cosas en el sitio que en justicia les correspondía.

Es preciso, llegados a este punto, comentar un detalle que resulta bastante significativo. Durante aquellos días posteriores a la operación argentina fue muy difundida la información de que el gobierno británico y más concretamente la Sra. Thatcher disponían, con anterioridad al 2 de abril, de todos los datos necesarios para presumir que las fuerzas armadas argentinas preparaban una acción contra las islas. Estos datos habrían sido proporcionados por el M-16 (Servicio de Inteligencia británico), por la embajada en Buenos Aires e incluso por la Inteligencia norteamericana. La Sra. Thatcher admitió este hecho pero añadiendo que se había producido con tan sólo tres o cuatro días de antelación, lo cual no había permitido reaccionar ni política ni militarmente y de esta forma sólo se pudieronn adoptar algunas pequeñas medidas como el envío de uno o dos submarinos de propulsión nuclear a la zona o la petición formulada al presidente Reagan para que en un intento desesperado tratara de convencer al general Galtieri de que desistiera de sus propósitos (Reagan y el general Galtieri mantuvieron una larga conversación telefónica en la noche del 1 de abril sin que el primero obtuviera ningún resultado positivo). Este planteamiento dejaba a la Sra. Thatcher en la difícil situación de tener que explicar el fallo de sus servicios de información pero le proporcionaba la enorme ventaja de poder presentar a Gran Bretaña como parte agredida en el conflicto, con todo lo que esto suponía desde el punto de vista diplomático. Si los plazos de tiempo reales fueron los anteriormente citados no hay ningún problema, sin embargo, también desde el comienzo del conflicto se especuló con la posibilidad de que la confirmación de la invasión había tenido lugar al menos con diez días de antelación a producirse y esto cambia completamente el panorama, pues en ese tiempo sí que hubiera podido tomar medidas disuasorias de importancia empezando por el reforzamiento de la guarnición británica de las islas, y la no adopción de las mismas podría indicar que se las dejó arrebatar sin oposición, al objeto de que la postura negociadora de Gran Bretaña se viera reforzada después de que el incidente hubiera quedado solucionado. En cualquier caso esto no está demostrado y por lo tanto nos movemos en el terreno de las especulaciones y no en el de los hechos reales.

Como es lógico, la ejecución del Operativo Rosario produjo muy distintos efectos en Argentina y en Gran Bretaña. En Buenos Aires la noticia de la recuperación fue seguida por el júbilo desbordado y el pueblo se echó a la calle a celebrarlo con pancartas, canciones, gritos y toques de claxon. Por un momento se olvidaron los problemas y todos los argentinos, como si de un solo hombre se tratara, aplaudieron la decisión tomada por la Junta Militar. Parecía mentira pero era cierto: la misma Junta que, tan sólo tres días atrás, había tenido que afrontar la mayor manifestación convocada en contra de su política desde el inicio de la dictadura militar, la cual había sido reprimida con inusitada violencia, ahora se veía aclamada por la multitud. No cabía duda de que de momento ya se había cumplido el objetivo.

En Gran Bretaña, sin embargo, las reacciones eran de estupor y de ira. Con razón o sin ella una humillación de ese tipo y proveniente de una nación como Argentina era más de lo que el talante británico podía soportar. La primera medida adoptada fue, como es lógico, la

ruptura de relaciones diplomáticas. El día 3 de abril en medio de un ambiente de gran tensión, se reunía el Parlamento en sesión extraordinaria para tratar sobre el tema. Lógicamente, el objetivo de todas las críticas fue la Sra. Thatcher, que tuvo que aguantar estoicamente todas las imputaciones que se le hacían de falta de previsión, de debilidad y de un sinfín de cosas más, tanto por parte de los miembros de la oposición como incluso por parte de alguno de su mismo partido. Sin embargo, tras anunciar que el Gobierno había decidido que el lunes día 5 un destacamento de fuerzas partiera rumbo al Atlántico Sur, volvió la calma y por encima de las políticas partidistas se impuso la razón de Estado. La aprobación fue prácticamente unánime y ese dato es ciertamente digno de elogio. Asimismo, los primeros sondeos de opinión pública anunciaban que una gran mayoría del pueblo británico aprobaba la decisión tomada por su gobierno. A pesar de todo, rodaron algunas cabezas.

El día 4, el responsable del Foreign Office, Lord Carrington, haciendo gala de una gran elegancia política presentaba la dimisión argumentando y reconociendo que su política al respecto había sido errónea. La Sra. Thatcher se la aceptó y con él la de su segundo Atkins, ministro adjunto de Asuntos Exteriores y lord del Sello Privado y la de Luce, ministro encargado de las Relaciones con América Latina. No obstante le fue rechazada al ministro de Defensa Nott que también la había presentado puesto que, según señaló Margaret Thatcher «es vital que continúe como secretario de Defensa cuando nuestras fuerzas se preparan para la posibilidad de una acción armada». Lord Carrington era sustituido al día siguiente por Francis Pym, hasta entonces Líder de la Cámara de los Comunes.

Mientras tanto, el día 3 de abril era aprobada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas la resolución n.° 502 presentada por Gran Bretaña el día anterior. Constaba fundamentalmente de tres puntos:

— Inmediato cese de las hostilidades.

— Inmediata retirada de las fuerzas argentinas de las islas.

— Búsqueda de una solución diplomática y respeto a los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas.

Resumiendo, se pretendía dejar las cosas tal y como estaban antes de iniciarse el conflicto, lo que indudablemente suponía una victoria británica. Ni tan siquiera se hacía una referencia a los derechos argentinos ni mucho menos a los diecisiete años transcurridos desde que el mismo organismo emitiera la famosa resolución 2.065/65. La resolución fue aprobada con los votos a favor de Francia, Estados Unidos, Uganda, Jordania, Guayana, Zaire, Togo, Japón, Irlanda y lógicamente el de la propia Gran Bretaña. Panamá votó en contra de la misma y la Unión Soviética, Polonia, China y España se abstuvieron.

Era la primera batalla diplomática, probablemente la más importante y Argentina la había perdido como perdería todas las siguientes que se iban a desarrollar en los distintos foros internacionales en las próximas semanas. Su reacción fue la esperada: inmediato anuncio de que no estaban dispuestos a negociar los intereses de la nación y el honor nacional y que cualquier diálogo posible se debería establecer sobre la base de los hechos producidos. En una palabra, de marcha atrás nada.

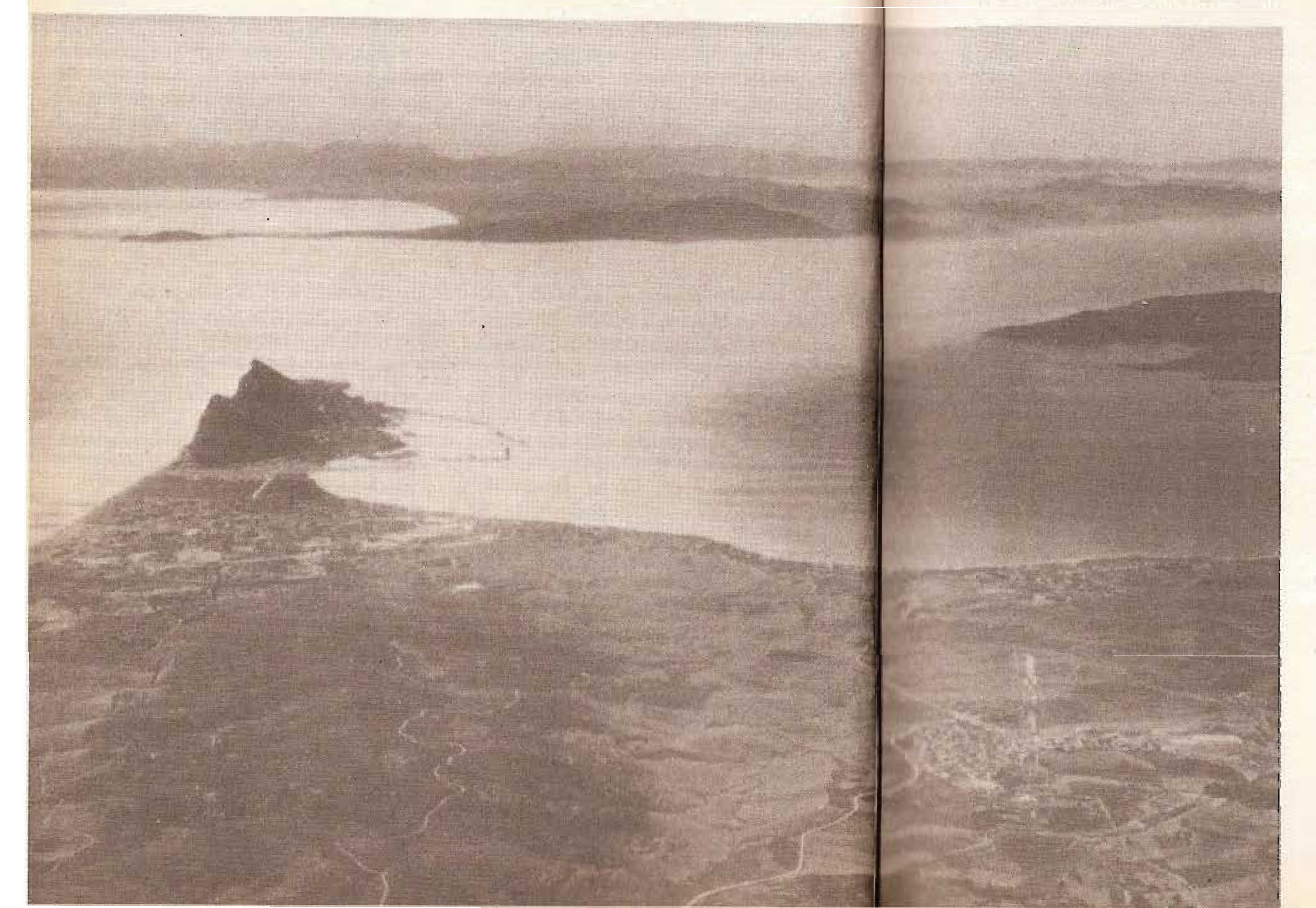
El día 5, Gran Bretaña congelaba los fondos argentinos e inmediatamente de ser conocida la noticia Argentina hacía lo propio pero a la inversa. La medida en términos absolutos perjudicaba a la primera pues mientras sus activos en Argentina ascendían a unos 5.900 millones de dólares, los argentinos en Gran Bretaña eran tan sólo de 1.500 millones de dólares. También se decretaba un embargo total de las importaciones de

productos argentinos y mientras que en el año 1980 las ventas británicas a Argentina habían sido por valor de 300 millones de dólares, a la inversa tan sólo lo eran de 200 millones de dólares. Sin embargo, en términos relativos las citadas medidas eran claramente desfavorables para Argentina. Canadá, Australia y Nueva Zelanda como buenos miembros de la Commonwealth rompían sus relaciones diplomáticas con Argentina y se adherían a las sanciones económicas sobre ella. Portugal condenaba la acción Argentina y se mostraba dispuesto a autorizar la utilización de la base de Lajes en las islas Azores por parte de Gran Bretaña en caso de que ésta lo solicitara y Japón anunciaba igualmente su apoyo a los británicos siempre y cuando no hicieran uso de la fuerza. Asimismo al día siguiente la CEE a petición británica decretaba sanciones económicas contra Argentina, traducidas en un boicot a sus importaciones y en la suspensión de la venta de armas. La medida no significaba nada desde un punto de vista material pues el balance comercial era favorable a la Comunidad, sin embargo su impacto moral era importante.

La OTAN poco podía decir pues la zona de conflicto se encontraba fuera de su área pero brindó como era de esperar, de una forma clara, su apoyo a Gran Bretaña, al no plantear ningún tipo de problema ante del desplazamiento de una fuerza operativa al Atlántico Sur.

El día 7 el general Mario Benjamín Menéndez, juraba en Port Stanley el cargo de gobernador militar de la nueva provincia y al margen de la importancia histórica del acto, es de destacar una nueva victoria política interna de la Junta al conseguir que al mismo asistieran políticos y sindicalistas absolutamente contrarios al régimen, por ejemplo el líder de la Confederación General de Trabajadores, Saúl Ubaldini que tan sólo una semana antes se encontraba en la cárcel como consecuencia de su importante participación en la manifestación del pasado día 30 de abril. Esto no significaba, evidentemente, una repentina e incondicional adhesión a la Junta pero sí constituía una moderación de actitudes.

Mientras todo esto sucedía los Estados Unidos y la Unión Soviética de momento parecían mantenerse a la expectativa. Las declaraciones oficiales norteamericanas «condenaban el empleo de la fuerza» y las soviéticas hablaban del «intolerable mantenimiento del colonialismo británico»; sin embargo, ninguno de los colosos tomaba cartas en el asunto a pesar de que los acontecimientos parecían presagiar un serio conflicto. El caso presentaba un carácter muy especial para ambos al tratarse de un enfrentamiento entre dos naciones de mucha importancia dentro del mundo occidental. Los soviéticos, como ya veremos más adelante, se mantuvieron como observadores de excepción, pero los estadounidenses tuvieron que hacer bastante más que eso. La posición norteamericana era ciertamente difícil. Tanto Argentina como Gran Bretaña, eran dos países de su órbita y además de los más importantes aunque eso sí, cada uno de diferente forma. Sobre sus relaciones con los británicos no merece la pena extenderse, tan sólo citar, por ser quizá la más significativa, la pertenencia de éstos a la OTAN. Con los argentinos también les unían muchos vínculos: por un lado la adscripción de ambos al tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) dentro del marco de la Organización de Estados Americanos (OEA), lo que significaba que Estados Unidos debería apoyar militarmente a Argenti-



El Estrecho de Gibraltar, otro caso similar aunque "distinto y distante".

Jaime de Piníes, embajador de España ante la ONU, su resolución sobre el asunto de las Malvinas fue vetada en el Consejo de Seguridad, por los Estados Unidos y Gran Bretaña.



Vista parcial del puerto de Hong Kong, una muestra más del colonialismo británico.

na en el caso de que ésta recibiera un ataque de un país no perteneciente a dicha organización. Por otro lado, ambos países atravesaban en aquellos momentos unas relaciones verdaderamente idílicas. En marzo de 1981 Ronald Reagan había levantado las sanciones económicas y el embargo de armas que pesaba sobre Argentina desde que en 1978 le fueron impuestos por la Administración Carter a causa de las violaciones de los derechos humanos resultantes de la «guerra sucia», y por otra parte la Junta Militar era un firme aliado de los Estados Unidos en su lucha contra el comunismo en Centroamérica. Si a esto le añadimos la gran importancia geoestratégica de las islas Malvinas, en especial para Estados Unidos, ya tenemos todas las razones que impulsaron al presidente Reagan a emprender una acción de mediación, que por lo tanto no tuvo un carácter altruista ya que estaban en juego sus propios intereses. El elegido para llevar a cabo esta delicada misión fue el Secretario de Estado, antiguo comandante de la OTAN, Alexander Haig. Su despliegue diplomático iba a constituir el intento más serio de cuantos se realizaron para obtener un acuerdo pacífico a pesar de lo cual acabó en un estrepitoso fracaso. Lo cierto, es que no se le puede culpar de ello pues a lo largo de todo el conflicto las posturas, tanto de argentinos como de británicos, se mostraron totalmente intransigentes. Resumiendo, se puede decir que para la Junta Militar todo era negociable excepto la soberanía de las islas y para la Sra. Thatcher cualquier negociación debía pasar ineludiblemente por la inmediata puesta en práctica por parte argentina de la resolución 502 del Consejo de Seguridad de la ONU y por el reconocimiento a los isleños de su derecho a poder decidir su futuro. Este último punto resulta harto gracioso pues hay que tener en cuenta que los aproximadamente 1.800 habitantes de las islas no son población autóctona sino descendientes de la primitiva población de origen británico que se asentó allí tras la ocupación en el siglo XIX. Por lo tanto, el deseo de estas personas no puede ser otro que el de seguir siendo británicos.

Ante estas posturas irreconciliables el puente aéreo establecido por Haig entre



Margaret Teatcher supo emplear los medios militares, financieros y diplomáticos puestos a su disposición.

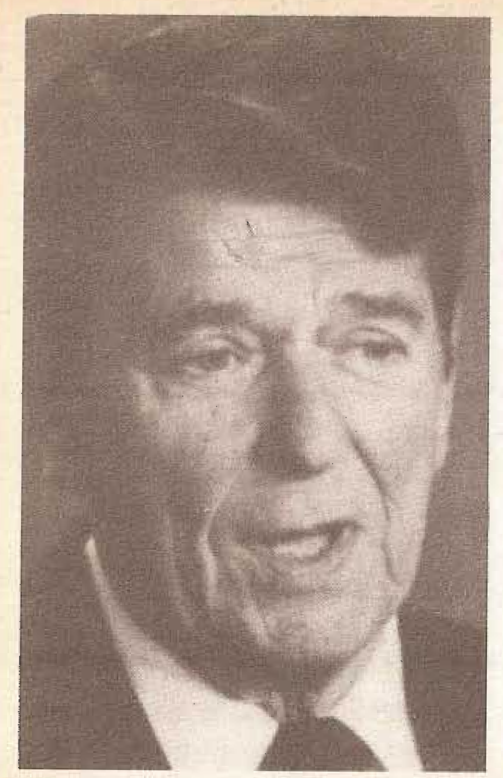


EL PRESIDENTE GALTIERI VISITO DURANTE CINCO HORAS LAS MALVINAS

vanza la negociación del planteo británico

El canciller de Gran Bretaña, Francis Pym, se mostró optimista al cabo de las cuatro horas de reunión que tuvo ayer en Washington con lexander Haig y señaló que hay progresos en la egociación. El presidente Galtieri (al costado), visitó las islas Malvinas. (Radiofotos de UPI. Información páginas 2 a 6).

Izquierda: El Secretario de Estado norteamericano Alexander Haig, uno de los más destacados mediadores en las negociaciones entre Argentina y Gran Bretaña. *Arriba:* Sensacionalismo en la prensa mundial con noticias y comentarios tan confusos como las mismas negociaciones. Aquí podemos leer un titular del diario paraguayo *Hoy*.



Ronald Reagan, presidente de los Estados Unidos cuya decisión sobre el contencioso entre Argentina y Gran Bretaña fue de gran transcendencia para su desarrollo y final.

Buenos Aires y Londres, que entró en funcionamiento el día 8, debió darse por concluido sin ningún resultado positivo el día 19.

Hasta aquí, y a pesar de que ya ha quedado dicho que la mediación norteamericana no fue precisamente altruista, nada hay que objetar a la actuación de la Administración Reagan. Dejando aparte los motivos, en el fondo había sido un loable intento de evitar la pérdida de vidas humanas y demás desastres de una guerra.

Sin embargo, el 30 de abril la situación cambió radicalmente. Su postura de neutralidad no gustaba ni a unos ni a otros y a pesar de que en base a las relaciones que mantenía con ambos lo más justo hubiera sido el seguir manteniéndola, ese día el presidente Reagan anunciaba públicamente que los Estados Unidos se ponían abiertamente de parte de Gran Bretaña en el conflicto. Se pondrían a su disposición suministros militares y se procedería a imponer sanciones económicas contra Argentina. Es evidente que la actitud norteamericana fue decisiva. Pero, ¿qué había pasado con el TIAR?

Tras la ocupación británica de las Georgias, los días 26, 27 y 28 de abril se reunían en Washington, en sesión extraordinaria, los miembros de la OEA, en total veintiún países. Argentina conseguía de esta forma su primera victoria pues la resolución aprobada contenía los siguientes puntos:

— Reconocimiento de la soberanía Argentina sobre las islas Malvinas.

— Cese de hostilidades y retirada de los británicos de las islas Georgias.

— Petición de cese de las sanciones económicas a Argentina impuestas por la Comunidad Económica Europea.

Los votos favorables fueron diecisiete, mientras que se producían cuatro abstenciones (Estados Unidos, Colombia, Chile, Trinidad y Tobago).

De cualquier forma se trataba tan sólo de una victoria moral y en un foro de poco peso específico dentro del concierto internacional. Además, Argentina no se atrevió a solicitar sanciones contra Gran Bretaña ni tampoco a invocar el TIAR, fundamentalmente porque todo parecía indicar que era bastante dudoso que se consiguieran los catorce votos (dos tercios de los países signatarios) necesarios. A estas reuniones asistió como representante norteamericano Alexander Haig quien pronunció un discurso del que merece destacar su afirmación de que no se podía invocar el TIAR en esta ocasión puesto que fue Argentina quien había iniciado las hostilidades y por lo tanto la reacción británica había que considerarla como justa correspondencia. Por contra, las posiciones más radicales en favor de las tesis argentinas eran las de Venezuela, que aún recordaba su conflicto por la Guayana con Gran Bretaña, Guatemala, que también tenía el contencioso de Belice con los británicos, Panamá que evidentemente veía un paralelismo con su propio problema del canal con los Estados Unidos, Perú, cuyo presidente Belaunde Terry incluso anunció ayuda militar en favor de Argentina y Nicaragua, por razones obvias.



Grupo subversivo de Centroamérica, Argentina envió instructores para combatirlo en coordinación con Estados Unidos.

Posteriormente, el 27 de mayo se produjo una nueva reunión de la citada Organización, de nuevo en su sede de Washington, en la cual se ratificaban los puntos de la anterior y además se producía la condena unánime a los Estados Unidos por su alineación con Gran Bretaña a la vez que se abría la puerta a que cada país dentro de sus posibilidades y deseos pudiera colaborar con el esfuerzo militar argentino. Como se ve nada vinculante. Por lo tanto, y como resumen, se pueden destacar dos hechos: primero, que la adhesión a Argentina por parte de los países de la Organización de Estados Americanos fue tan sólo moral pues no existen noticias del apoyo material de ningún país, y si lo hubo debió de ser muy escaso, a pesar de las muchas informaciones que circulaban al respecto. Y segundo, que se creó un importante vacío entre los Estados Unidos y el resto de los países hispanoamericanos, a pesar de que en el fondo se tratara tan sólo de una política de gestos pues la dependencia económica de estos países respecto de los Estados Unidos es tan grande que no permite otro tipo de acciones más efectivas.

Tras el fracaso de la mediación de Alexander Haig, se produjeron otra serie de intentos, todos ellos vanos, de lograr un arreglo diplomático. Así, primero surgió la propuesta de Belaunde Terry, presidente peruano, prácticamente similar a la de Haig y quizá por eso fracasó. Fue retirada el día 7 de mayo. Mientras tanto, el Secretario General de las Naciones Unidas, Javier Pérez de Cuéllar también había planteado,a primeros de mayo, sus propuestas a ambas partes. Por un momento pareció que se había logrado un acuerdo basado en un alto el fuego y retirada de ambas fuerzas, administración provisional de la ONU con observadores británicos y argentinos y reanudación de negociaciones con fecha límite en diciembre de 1982. Sin embargo, el resultado final fue igualmente negativo y a mediados de mayo Pérez de Cuéllar hubo de abandonar la cuestión.

Finalmente, a primeros de junio, Panamá y España, conjuntamente, presen-



Asamblea de la OTAN. Desde el primer momento estuvo a favor de Gran Bretaña.

taron una resolución ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en la que se solicitaba un alto el fuego y la retirada de ambas fuerzas de la zona. Ambas naciones admitieron que se añadiera una enmienda en la que se decía que simultáneamente a esas acciones debía iniciarse el cumplimiento de las dos resoluciones anteriores del Consejo sobre este tema, la 502 y la 505 (esta última era un mandato al Secretario General para que buscara las bases para un alto el fuego).

La resolución es votada y obtiene nueve votos favorables (España, Panamá, Japón, Irlanda, Unión Soviética, Polonia, Uganda, Zaire y China), cuatro abstenciones (Guayana, Jordania, Togo y Francia) y dos votos negativos (Estados Unidos y Gran Bretaña), que constituyeron vetos por ser miembros permanentes, por lo tanto la resolución no prosperó.

Es altamente significativo que Gran Bretaña apoyara sus planteamientos diplomáticos a lo largo de todo el conflicto sobre la base de la resolución 502, que le favorecía, y que luego vetara esta resolución que le era desfavorable puesto que a estas alturas ya tenía prácticamente ganada la guerra y por lo tanto no tenía ningún interés en hacer concesiones a los argentinos. Era preciso devolver la humillación sufrida.

Por lo que respecta a la Unión Soviética, y como ya vimos anteriormente, hay que decir que se mantuvo al margen del conflicto tanto desde el punto de vista militar como desde el punto de vista político. Sus declaraciones oficiales fueron tibias y escuetas y de índole más bien antibritánica que proargentina. A pesar de que Buenos Aires aireó a los cuatro vientos que sus relaciones con la Unión Soviética y con Cuba estaban mejorando ostensiblemente (incluso reestableció a sus embajadores en Moscú y La Habana), y de que Argentina seguía siendo un gran socio comercial de los soviéticos (el 60 por ciento de las exportaciones cerealísticas del país tenían como destino Rusia), el Kremlin no quiso tomar abiertamente partido en favor de ella. No obstante, a los soviéticos no se les escapaban las buenas relaciones entre Estados Unidos y Argentina y el hecho patente de que la postura de la Junta Militar había sido hasta aquel momento claramente anticomunista. Sin embargo, también circularon algunas versiones, por otra parte poco probables, de que tanto Moscú como La Habana habían ofrecido su ayuda militar a Buenos Aires, siendo éstas rechazada.

Lo que si es cierto, es que el despliegue de la Inteligencia soviética durante aquellos meses fue muy importante, lo que les permitió, sin lugar a dudas, obtener una excelente información de todo cuanto ocurría en el campo táctico y estratégico. Postura más que lógica ya que no debemos olvidar que en el conflicto participaba Gran Bretaña (posible e importante enemigo en el futuro), y que durante el mismo fueron experimentados en combate real por primera vez varios sistemas de armas occidentales altamente sofisticados.

Por último, nos queda por comentar la actitud adoptada por España. Su posición era evidentemente muy delicada y cualquier decisión que se adoptara debía de ser sobre la base de la más absoluta serenidad, puesto que era evidente que de alguna manera el desarrollo del conflicto podía afectar a sus propios intereses. Por una parte estaban los vínculos de hermandad con la nación Argentina y por otra parte su cada vez mayor vocación de integración en Europa y el propio contencioso que mantenía a su vez con Gran Bretaña por el Peñón de Gibraltar.

Por ello, la postura oficial del Gobierno español fue la de mantener en la medida de lo posible la neutralidad, apoyando la reivindicación de soberanía sobre las islas por parte Argentina pero deplorando y descalificando el acto de fuerza realizado por aquélla. Sobre el asunto de Gibraltar se hicieron especialmente famosas las declaraciones del presidente Leopoldo Calvo Sotelo, en el sentido de que ese problema y el de las Malvinas eran «cosas distintas y distantes». La postura oficial española no satisfizo a ninguna de las dos partes pero dejando de un lado los impulsos del corazón, es preciso reconocer de una forma objetiva que fue bastante razonable.

Helicópteros Sea King como el de la fotografía contribuyeron al establecimiento de la Zona de Exclusión Total.



Esfuerzo logístico y fuerzas en el teatro de operaciones

La decisión política oficial de enviar un destacamento de fuerzas británicas al Atlántico Sur para responder a la acción emprendida por Argentina en las islas Malvinas y Georgias del Sur se hizo pública en la mañana del día 3 de abril durante la intervención efectuada por la Sra. Thatcher ante la Cámara de los Comunes, que se hallaba reunida en sesión de urgencia ante el cariz que habían tomado los acontecimientos. Dicha declaración anunciaba: «El Gobierno ha decidido que un considerable destacamento de fuerzas zarpará en cuanto se hayan cumplido los preparativos. El *Invincible* encabezará la expedición y dejará puerto el lunes».

Sin embargo, algunas disposiciones de orden militar habían sido ya adoptadas en los días inmediatamente anteriores al 2 de abril, en vista de las cada vez más preocupantes informaciones que se iban recibiendo de la Inteligencia norteamericana y del propio M-16 acerca de las actividades de la Armada argentina.

A finales de marzo, un núcleo muy importante de la Royal Navy se encontraba participando en los Ejercicios Springtrain, en el seno de la OTAN, en aguas del estrecho de Gibraltar. El día 29, uno de los submarinos nucleares, el *Spartan*, que participaba en las mismas recibió órdenes de dirigirse hacia el Atlántico Sur tras haberse pertrechado en la base aeronaval de Gibraltar, zarpando el día 31. Al día siguiente, el *Splendid* recibió la misma orden y en consecuencia zarpó desde su base en Faslane (Escocia) el mismo día que se llevaba a cabo el Operativo Rosario. Posteriormente lo hacía un tercer submarino nuclear, el *Conqueror*, el día 4 de abril, también desde Faslane.

Se especulaba igualmente con la posibilidad de que en esas fechas el *Fort Austin*, un buque de apoyo logístico de la RFA hubiera zarpado con comandos SAS y SBS a bordo.

Al mismo tiempo, y en secreto, el Comandante en Jefe de la Flota, almirante Sir John Fieldhouse recibía instrucciones en su Cuartel General de Operaciones de Northwood (Noroeste de Londres), para ir realizando preparativos de cara a disponer un cierto número de buques de la Royal Navy en condiciones

DISTANCIAS	EN KM
GRAN BRETAÑA	3.000
AZORES-ASCENSION	5.000
G. BRETAÑA-GIBRALTAR	2.000
GIBRALTAR-ASCENSION	5.000
G. BRETAÑA-DAKAR	5.000
DAKAR-ASCENSION	2.500
G. BRETAÑA-ASCENSION	8.000
ASCENSION-MALVINAS	7.000
TRELEW-MALVINAS	1.100
RIO GRANDE-MALVINAS	650

LONDRES
PORTSMOUTH
I. AZORES
GIBRALTAR
DAKAR (SENEGAL)
I. ASCENSION
BUENOS AIRES
TRELEW
I. MALVINAS
I. GEORGIAS
I. SANDWICH DEL SUR

1. COMODORO RIVADABIA
2. PUERTO DESEADO
3. SAN JULIAN
4. SANTA CRUZ
5. RIO GALLEGOS
6. RIO GRANDE

BASES Y DISTANCIAS DE LAS NACIONES EN CONFLICTO

de zarpar a la mayor brevedad posible para realizar operaciones de guerra en el Atlántico Sur.

De igual forma fueron alertados el contraalmirante sir John Woodward, comandante en jefe de la 1.ª flotilla de la Royal Navy que se encontraba en Gibraltar, el general de división Sir Jeremy Moore, el general de brigada Julian Thompson de la 3.ª Brigada de Comandos de los Royal Marines y el teniente general Sir John Curtiss, comandante del Grupo 18 de la RAF.

El 2 de abril, tras conocerse oficial y públicamente el desembarco argentino en las islas Malvinas, los preparativos se intensificaron y, conservando el lógico secreto militar en lo fundamental, en todo lo accesório fueron espectacularmente aireados en una clara acción propagandística de exhibición de fuerza dirigida tanto a los argentinos como al propio pueblo británico.

Ese mismo día ponían rumbo a la isla de Ascensión desde el área de Gibraltar los destructores *Antrim, Glamorgan* y *Sheffield* y las fragatas *Plymouth, Alacrity, Broadsword, Yarmouth* y *Brilliant* junto con cierto número de buques de la Real Flota Auxiliar (RFA) al mando del contraalmirante Sir John Woodward. Inicialmente fue designado buque insignia el destructor *Antrim,* pasando el día 4 a serlo el destructor *Glamorgan.* Estos buques fueron aprovisionados antes de la partida por aviones de transporte de la RAF, Hercules C-130 que habían llegado a Gibraltar el día anterior.

Algunos de dichos aviones continuaron, tras repostar, su viaje hasta la isla de Ascensión llevando consigo personal y equipo electrónico para comenzar a reacondicionar la base allí situada.

En los días siguientes la actividad desplegada en la costa Sur de Inglaterra fue impresionante. Gran cantidad de convoyes militares transportando personal, municiones, vehículos, armamento pesado, víveres, material sanitario, material de zapadores, etc. afluían constantemente.



El crucero HMS *Invincible* zarpa de Portsmouth entre el júbilo de la población.



Un Victor de la RAF. En algunos momentos hasta quince de estos aviones operaron a la vez desde la base aérea de Wideawake en isla Ascensión.

El domingo día 4 la reina Isabel II daba su visto bueno a la orden por la cual se autorizaba al ministro de defensa a realizar la requisa de los barcos de la marina mercante británica que se consideraban necesarios para participar en las operaciones.

El día 5 de abril zarpaban del puerto de Portsmouth los portaaeronaves *Hermes* e *Invincible.* Aunque la capacidad normal de ambos es de cinco Sea Harrier y nueve Sea King el primero llevaba 12 y 15 y el segundo 8 y 9 respectivamente. Con ellos, se hizo a la mar el buque de asalto anfibio *Fearless,* en el que viajaba el Cuartel General de la III Brigada de Comandos de los Royal Marines y que transportaba además ocho Sea King.

En los días siguientes fueron zarpando de forma ininterrumpida los buques de la Royal Navy, de la RFA y de la marina mercante británica que junto con los medios aéreos y las fuerzas que transportaban iban a constituir el grueso de la Fuerza Operativa.

Así, lo hicieron el transatlántico de 45.000 toneladas *Canberra* que transportaba al 3.ᵉʳ Batallón Paracaidista y a los Comandos 40 y 42 de los Royal Marines (menos una compañía cada uno de ellos); el ferry *Norland* que transportaba al 2.º Batallón Paracaidista; el buque de asalto anfibio *Intrepid* (gemelo del *Fearless);* cuatro buques de desembarco logístico, el *Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot* y *Sir Percival* cargados con diversos elementos logísticos y con cuatro baterías de cañones 105/30 y la compañía de PLM y servicios del Comando 45 de los Royal Marines, y una batería de misiles SAM Rapier; el RFA *Stromness* con una compañía del Comando 45 de los Royal Marines; el buque mercante *Elk* que transportaba ocho vehículos de reconocimiento FV-101 (cuatro Scimitar, cuatro Scorpion) y un Samson de re-

cuperación de la misma familia; los buques mercantes *Europic Ferry* y RFA *Resource* con diversa carga logística. Este último transportaba además cuatro Sea King. Todos estos zarpaban entre el 6 y el 9 de abril.

Mientras tanto, el día 7 de abril se producía una declaración del gobierno británico en el sentido de que a partir de las 04.00 horas GMT del día 12 de ese mes las aguas comprendidas en un radio de acción de 200 millas náuticas alrededor de las islas Malvinas serían consideradas como «zona de guerra». Un mes más tarde, el 7 de mayo, esta zona fue ampliada hasta las 12 millas de distancia de la costa argentina.

Posteriormente zarparon el transatlántico *Uganda* de 17.000 toneladas desde Gibraltar convertido en buque hospital; los buques hidrográficos *Herald, Hecla,* e *Hydra* acondicionados para el transporte de heridos; el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* de 15.000 toneladas que junto a material logístico transportaba cuatro Chinook CH-47 de la RAF y ocho Wessex del 848 Escuadrón Aeronaval. Más tarde este barco se hizo cargo, antes de ser transferidos al *Hermes* e *Invincible,* de seis Harrier GR-3 de la RAF y ocho Sea Harrier que habían llegado hasta él desde Gran Bretaña efectuando varios reaprovisionamientos en vuelo y haciendo escala en la isla de Ascensión.

El *Atlantic Causeway,* gemelo del anterior, con no menos de quince helicópteros entre Sea King y Wessex y el buque portahelicópteros *Engadine* con unos diez o doce.

Asimismo fueron despachados al Atlántico Sur un gran número de buques-tanque petroleros. La cifra estimada en las dos primeras semanas, entre los pertenecientes a la RFA y los requisados a compañías privadas es de unos veinte. Algunos de los pertenecientes a la RFA como el *Olmeda* y el *Fort Grange* también transportaban helicópteros Sea King.

Igualmente fue muy numeroso el contingente de buques mercantes que con una u otra carga zarparon durante las dos primeras semanas. También se incorporaron más buques de guerra como los destructores *Conventry* y *Glasgow* y las fragatas *Antelope, Battieaxe, Ariadne* y *Arrow*.

De esta forma, a mediados del mes de abril el número de barcos británicos que prácticamente formaban un reguero entre las islas Británicas y la isla Ascensión podría cifrarse en:

— 2 portaaeronaves.
— 14 buques de guerra (destructores y fragatas).
— 3 submarinos nucleares.
— 2 buques de asalto anfibio.
— 4 buques de desembarco logístico.
— 2 transatlánticos.
— 20 petroleros.
— 30 barcos de la Royal Fleet Auxiliary (RFA), mercantes, portacontenedores y cometidos varios.

Con ellos transportaban 22 Harrier y Sea Harrier y unos 130 helicópteros (50 Sea King, 40 Wessex, 12 Lynx, 5 Wasp, 12 Gazelle y 9 Scout) y una brigada de infantería de marina reforzada cuyos elementos eran los siguientes:

— 40, 42 y 45 Comandos de los Royal Marines (incompletos).



Un helicóptero británico Scout acondicionado para la evacuación de heridos.

Labores de mantenimiento en el interior del portaeronaves HMS *Hermes*.

Izquierda: **Un helicóptero Lynx efectuando prácticas de salvamento.**

— 2.° y 3.er Batallones de Paracaidistas.

— 29 Comando de la Real Artillería (4 baterías de cañón 105/30).

— 59 Comando de Ingenieros Reales.

— Una Batería Antiaérea (12 unidades de tiro SAM Rapier).

— Un Escuadrón de The Blues and Royals (cuatro Scimitar, cuatro Scorpion y un Samson).

— Unidades de comunicaciones, intendencia y sanidad.

— Tres Secciones del SBS de los Royal Marines.

— Elementos del 22 Regimiento del SAS.

Lo que supone un total de unos 6.000 hombres aproximadamente. Todo ello es buena prueba del gran esfuerzo, fundamentalmente logístico, realizado por los británicos durante los primeros días de la campaña.

Como comandante en jefe de esta fuerza operativa fue designado el ya citado contraalmirante Sir John Woodward, quien el día 15 de abril trasladó su insignia del *Glamorgan* al *Hermes*, condición que ostentó este buque durante el resto de la campaña. La operación de recuperación de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich recibió el nombre en clave de «Corporate».

Veamos en un cuadro resumen como fueron dirigidas las operaciones de guerra por parte británica.



Abajo: **Impresionante aspecto del puente de mando del portaeronaves** ***Hermes.***

LINEA DE MANDO BRITANICA

1ª MINISTRA
Sra. Thatcher

GABINETE DE GUERRA
Hacienda
Comercio
Asuntos Exteriores
Commonwealth

MINISTRO DE DEFENSA
Sir John Nott

JEFE DE E.M. DE LA DEFENSA
Almirante Sir Terence Lawin

COMTE. EN JEFE DE LA OPERACION CORPORATE
Almirante Sir John Fieldhouse

JEFE E.M.
Vicealmirante Sir
David Halifax

COMTE F.O. 317
Contralmirante
Sir John Woodward

COMTE. FUERZA SUBMARINOS
Vicealmirante
Peter Hebert

COMTE. FUERZAS AEREAS - RAF
Teniente General
Sir John Curtiss

COMTE. FUERZAS TERRESTRES
General de División
Sir Jeremy Moore

III BRIGADA COMANDOS ROYAL MARINES
General de Brigada
Julian Thompson

V BRIGADA DE INFANTERIA
General de Brigada
Anthony Wilson



Reaprovisionamiento de un Sea King del 826 Escuadrón aeronaval en la cubierta del portaeronaves HMS *Hermes*.

Tras el desembarco en San Carlos, el general de división Sir Jeremy Moore se trasladó a las islas para hacerse cargo de la dirección de las operaciones terrestres. Su puesto en el comando de la Operación Corporate fue ocupado por el teniente general Sir Richard Trant, del que pasó a depender directamente.

Siguiendo con la organización de la Fuerza Operativa británica, los primeros buques que llegaron a Ascensión fueron los que habían partido de Gibraltar. Lo hicieron entre los días 7 y 8 de abril. Allí les estaba esperando el RFA *Endurance*, patrullero antártico que a finales de marzo se encontraba en las islas Malvinas y tras ser destacado a las Georgias al producirse el incidente de los chatarreros acabó replegándose sobre Ascensión, tras permanecer unos días en la zona, porque sus niveles logísticos eran muy escasos. El día 9 llegaban a la base aérea de Wideawake (isla Ascensión), procedentes de Gran Bretaña una compañía del Comando 42 en unión de unos setenta hombres del SAS y SBS, embarcando inmediatamente en el RFA *Tidespring* la primera y en el *Antrim* y RFA *Endurance* los segundos. Estos buques, junto con las fragatas *Brilliant* y *Plymouth*, constituyeron un destacamento que se dirigió hacia las Georgias del Sur.

Sobre el día 15 de abril la vanguardia de la Fuerza Operativa encabezada por el *Hermes* e *Invincible* fondeó en isla Ascensión. La compañía que faltaba del Comando 40 y que fue transportada a este último buque, desembarcó del mismo al llegar a la isla y posteriormente embarcó en el *Canberra*. También fueron transportadas, en este caso por vía aérea, hasta Ascensión dos compañías del Comando 45 que embarcarían en el RFA *Stromness*.



Un Sea King montando un radar Thorn-Emi Searchwater. Dos de ellos fueron transportados al Atlántico Sur como solución contra ataques aéreos a baja cota.

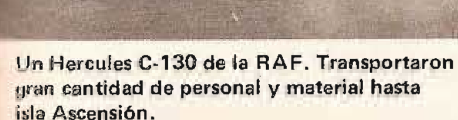
Durante la segunda quincena del mes de abril continuaron zarpando buques de los puertos británicos, como, por ejemplo, las fragatas *Ardent, Argonaut* y *Avenger.*

Entre los días 18 de abril y 8 de mayo se hicieron de nuevo a la mar, desde Ascensión en dirección al Atlántico Sur la totalidad de los buques de la Fuerza Operativa de escolta y de la fuerza anfibia operativa. A finales de abril los primeros se encontraban ya en aguas de la zona de exclusión total para hacer efectivo el anunciado bloqueo y conseguir la superioridad naval y aérea.

El 6 de mayo, antes de que el *Atlantic Conveyor* zarpara de Ascensión recibió seis Harrier GR3 de la RAF y ocho Sea Harrier del Escuadrón Aeronaval 809. Los aviones llegaron a Ascensión en vuelo tras ser reabastecidos varias veces por aviones cisterna Victor. Unos días antes del desembarco en San Carlos fueron transferidos a las cubiertas del *Hermes* e *Invincible*.

Posteriormente, a finales de mayo, para reponer las pérdidas sufridas y aumentar en lo posible el apoyo aéreo táctico a las operaciones terrestres, otros ocho Harrier GR3 se trasladaron hasta el teatro de operaciones, igualmente repostados en vuelo por aviones Victor y haciendo escala en la base aérea de Wideawake. Cuatro de ellos pasaron a operar desde el *Hermes* y los otros cuatro llegaron hasta el *Contender Bezant,* un mercante de 11.445 toneladas que había sido dotado de Ski Jump, y sin intervenir en operaciones llegaron a Port Stanley tras la rendición argentina.

El día 12 de mayo se hizo a la mar el transatlántico *Queen Elizabeth II,* que con sus 67.140 toneladas de desplazamiento fue el barco de mayor tonelaje requisado durante la contienda. En él, junto con los dos buques gemelos *Nordic Ferry* y *Baltic Ferry,* que habían zarpado los días 8 y 9 de mayo respectivamente, iba embarcada la V Brigada de Infantería al mando del general de brigada Anthony Wilson junto con algunas pequeñas unidades agregadas. Esta gran unidad estaba constituida principalmente por los siguientes elementos:



Un Hercules C-130 de la RAF. Transportaron gran cantidad de personal y material hasta isla Ascensión.

— CG de Brigada.
— 2.° Batallón de Guardias escoceses.
— 1.er Batallón de Guardias galeses.
— 1.er Batallón del 7th Duke of Edinburgh's Own (disminuido, pues algunos elementos se encontraban agregados a la III Brigada de comandos).
— Una batería de defensa antiaérea del 32 Regimiento de armas guiadas (SAM Rapier).
— 36 Regimiento de ingenieros (disminuido).
— Tres helicópteros Scout y seis Gazelle del 656 Escuadrón de la aviación de ejército (los otros tres Scout del Escuadrón estaban con la III Brigada de comandos).
— Unidades de intendencia, sanidad, transporte, comunicaciones, control de puertos, policía militar, etc.

Todo ello supone aproximadamente la cifra de 4.000 hombres.

El día 31 de mayo, la V Brigada de Infantería fue transferida en la Bahía de Grytviken al *Canberra* haciendo uso para ello de los cuatro buques de pesca *Northella, Farnella, Junella* y *Cordella* que habían sido requisados y transformados en barreminas.

Con todo lo expuesto hasta el momento, se puede hacer un balance aproximado pero bastante fiable del contingente de fuerzas terrestres, navales y aéreas que Gran Bretaña empeñó en operaciones a lo largo de toda la campaña, sin incluir los medios empleados o arribados a las islas después de la rendición argentina.

FUERZAS NAVALES

BUQUES DE GUERRA

— 2 portaaeronaves
— 1 crucero
— 7 destructores
— 15 fragatas
— 2 buques de desembarco anfibio
— varios submarinos a propulsión nuclear y convencionales (al menos cuatro)

Globalmente su armamento se puede estimar en:
— 60 lanzadores de SSM Exocet
— 29 lanzadores cuádruples de SAM Seacat
— 7 lanzadores dobles SAM Sea Dart
— 6 lanzadores séxtuples de SAM Sea Wolf
— 2 lanzadores dobles de SAM Seaslug
— 13 cañones MK-8 de 114,3 mm.
— 4 cañones MK-6 de 114,3 mm.
— 16 cañones antiaéreos Bofors de 40 mm.
— 30 cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm.
— 36 tubos lanzadores triples de torpedos ASW MK-32
— 2 lanzadores triples de cargas Limbo ASW
— Tubos lanzatorpedos de los submarinos (torpedos MK-24 Tigerfish y MK-8).

BUQUES DE LA RFA

— Aproximadamente unos 25 entre los que destacan cinco transportes y un portahelicópteros.

BUQUES DE COMPAÑIAS CIVILES REQUISADOS O CONTRATADOS

— Aproximadamente unos cincuenta entre los que destacan tres transatlánticos *(Queen Elizabeth II, Canberra* y *Uganda)* y unos diez petroleros.

FUERZAS AEREAS

(Incluyendo Aviación Naval y Aviación del Ejército).

Catorce Harrier GR3, 28 Sea Harrier FRS1, 3 Vulcan B2, 4 Nimrod, 4 Hercules C-130, 17 Victor, varios VC-10, 2 ó 3 Phantom, 50 Sea King, 54 Wessex, 22 Lynx, 11 Wasp, 12 Scout, 18 Gazelle, 4 Chinoock CH-47.

ARMAMENTO

— Misiles Sidewinder AIM-9L, bombas de 450 kgs, misiles Sea Skua antibuque, misiles Shrike AGM-45 antiradar, bombas de racimo BL755, misiles Martel, cañones bitubo Aden 30 mm., misiles Harpoon, misiles Stingray, bombas de 360 kgs. con sistema lasérico Paveway asociado probablemente con un dispositivo terrestre de designación, cohetes, misiles AS-12.

FUERZAS TERRESTRES

— Una brigada de Infantería de Marina reforzada con 2 batallones paracaidistas.
— Una brigada de Infantería ligeramente reforzada.

— Numerosas unidades y destacamentos de artillería de campaña, artillería antiaérea, zapadores, comunicaciones, intendencia y transporte.

En total unos 10.000/11.000 hombres.

ARMAMENTO Y MATERIAL

Nueve vehículos ligeros acorazados FV-101 (4 Scimitar, 4 Scorpion, 1 Samson), cañones de 105/30 «Light Gun» (L-119), SAM Rapier, SAM Blowpipe, SAM Stinger, misil C/C. Milan, misil C/C Carl Gustav, CSR de 120 mm. Wombat, morteros de 51 y 81 mm. radares de vigilancia terrestre, radares contra mortero, designadores laséricos de objetivos, armas anticarro Law de 66 mm., ametralladora Browning M2 de 12'70 mm., FAL de 7'62 mm. (FN y Bren), ametralladora (GPMG) de 7'62 mm., subfusil (SMG) Sterling.

Si algo hubiera de destacarse de la actuación británica a lo largo del conflicto, esto tendría que ser sin lugar a dudas la gran capacidad logística demostrada durante el mismo.

Cuando éste estalló, Gran Bretaña se hallaba empeñada en un amplio programa de reducción de las fuerzas de superficie de su armada, en beneficio de un aumento y modernización de sus submarinos nucleares provistos de misiles balísticos. Así, varias de las unidades participantes en la Operación Corporate hubieran causado baja en los meses siguientes por desguace o por ventas a otras naciones. Por ejemplo, el *Invincible* iba a ser vendido a Australia y el *Hermes* estaba esperando el relevo para ser dado de baja. Otro barco famoso durante el conflicto, el *Endurance*, también estaba próximo a ser desguazado. En resumen, los británicos tuvieron bastante fortuna al no encontrarse el programa de reducción bastante avanzado cuando estallaron las hostilidades a primeros de abril.

La enorme distancia (unos 15.000 km) a la que se encontraba situado el Teatro de Operaciones de la metrópoli y la ausencia de bases próximas al mismo, obligó a los británicos a organizar una impresionante cadena de apoyo logístico a la fuerza destacada y en el plano táctico se vieron obligados a realizar rápidas y numerosas modificaciones en sus buques, ya que la Fuerza Operativa debía de ser autónoma y ello obligaba a llevar consigo gran cantidad de medios, cuestión de la que la Royal Navy, por si sola, no hubiera sido capaz. También los aviones de la RAF sufrieron diversas reformas, fundamentalmente para mejorar sus posibilidades de autonomía de vuelo o para poder aumentársela a otros y para aumentar sus capacidades de vigilancia marítima.

En este orden de cosas, a los portacontenedorres *Atlantic Conveyor* y *Atlantic Canseway* se les habilitó con pistas para los Harrier y Sea Harrier. Prácticamente todos los mercantes fueron provistos de sistemas para poder ser reabastecidos en alta mar. Cinco pesqueros, *Northella, Farnella, Junella, Cordella* y *Pict,* fueron convertidos en dragaminas, para lo cual se les instalaron equipos de rastreo. Cuatro barcos fueron utilizados para proporcionar asistencia sanitaria: tres de ellos eran buques hidrográficos, *Hecla, Herald* e *Hydra,* que con pequeñas modificaciones se ocuparon de transportar los heridos hasta el cuarto que era el transatlántico *Uganda*. Este último hubo de suspender un crucero que estaba realizando en la base de Gibraltar y allí mismo fue dotado de todas las instalaciones necesarias, incluyendo unidades de cuidados intensivos y de tratamiento de quemados. En él se trataron a lo largo del conflicto 730 heridos, incluyendo a 150 soldados argentinos. Unos 20 barcos, entre mercantes, transatlánticos y ferrys fueron habilitados para dotarles de pistas para despegue y aterrizaje de helicópteros. Numerosos buques fueron dotados de nuevos equipos de navegación y de comunicaciones y algunos también con plantas productoras de agua dulce. El buque *Fort Toronto,* de 20.000 toneladas de desplazamiento, se encargó del aprovisionamiento de agua dulce. Numerosos petroleros, tanto requisados como de la Royal Navy, transportaron unos 400.000 m³ de combustible utilizados para necesidades marítimas. Un barco frutero fue utilizado como almacén central para productos alimenticios perecederos. El *Stena Seaspread,* buque de apoyo a instalaciones petrolíferas, de 6.000 toneladas de desplazamiento, desempeñó una importante labor como buque-taller llevando a cabo numerosas reparaciones a lo largo del conflicto. Finalmente, y como ya es sabido, las tropas fueron transportadas en transatlánticos y ferrys requisados, destacando el *Queen Elizabeth II* y el *Canberra.*

A pesar de las mencionadas modificaciones realizadas, hubo un gran número de buques que no precisaron de ello pues o bien cumplieron las mismas misiones para las que están específicamente diseñados en la vida civil o bien porque en el



Un Chinook CH-47 del Ejército británico despegando desde una base en la isla Ascensión.

momento de su construcción, ya se tuvo en cuenta su posible utilización en un futuro como buques militares.

La cantidad de material transportado por vía marítima se estima en unas 100.000 toneladas.

Otra cuestión a destacar es que la mayor parte de las tripulaciones de los barcos requisados eran las propias, apoyadas con cierto número de personal de la Royal Navy, parte del cual se encontraba en la reserva al inicio del conflicto.

Otro aspecto importante del esfuerzo marítimo de guerra británico, es que el portaaeronaves *Illustrious*, gemelo del *Invincible,* que en el mes de abril se encontraba aún en astilleros y que estaba previsto que reemplazara a este último al año siguiente, en agosto de este mismo año ya estaba relevándolo en aguas de las islas Malvinas. Este portaaeronaves llevaba consigo, como dato importante, dos Sea King que fueron modificados con urgencia para ser dotados de sendos radares Thorn Emi Searchwater al objeto de poder disponer de una alerta temprana contra objetivos que se desplacen a baja cota. Esto quiere decir que los británicos aprendieron rápidamente la lección proporcionada por la fuerza aérea argentina, como luego se verá.

Por otra parte, el esfuerzo aéreo logístico también fue de gran importancia, fundamentalmente en lo que se refiere al transporte de personal, material y abastecimientos y a las misiones de reabastecimiento en vuelo, sin olvidar todas las tareas de mantenimiento necesarias para conservar la operatividad de los escasos Harrier y Sea Harrier con que contaba la Fuerza Operativa. Así, algunos Vulcan, trece Nimrod y siete Hercules C-130 fueron modificados para poder ser abastecidos de combustible en vuelo, para lo cual se les instalaron lanzas de reaprovisionamiento. Se trataba de aumentarles el radio de acción para que pudieran cumplir sus misiones de bombardeo sobre las islas, de reconocimiento marítimo y de transporte, a pesar de las enormes distancias a cubrir.

Los aprovisionamientos en vuelo fueron llevados a cabo principalmente por los aviones Victor, aunque también participaron en estas misiones cuatro Hercules C-130 y seis Vulcan que previamente fueron transformados en aviones cisterna.



La fragata británica *Broasdwoard.* Resultó ligeramente dañada durante los combates de San Carlos.



El crucero HMS *Illustrious* partiendo de Portsmouth para relevar al HMS *Invincible* tras el cese de las hostilidades.

Las misiones de transporte entre Gran Bretaña y la base aérea de Wideawake en la isla Ascensión, fueron llevadas a cabo por aviones Hercules C-130 y VC 10 de la RAF y entre ésta y las islas Malvinas, por los primeros solamente.

Cierto número de aviones cisternas Victor pudieron cumplir misiones de reconocimiento sobre las islas, gracias a la instalación de equipos fotográficos, de navegación y de un radar.

Curiosamente, los aviones Vulcan que tan importante participación tuvieron en los bombardeos de Port Stanley, estaban también a punto de ser dados de baja en la RAF e incluso parece ser que la República Argentina estaba interesada en adquirir una escuadrilla completa. Sin embargo, tras la finalización de la guerra, el Ministerio de Defensa británico ha decidido mantener en servicio un pequeño número de estos aviones.

También los helicópteros de la Fuerza Operativa sufrieron modificaciones, especialmente en lo que al armamento se refiere. Muchos fueron provistos de una ametralladora orientable y algunos lanzacohetes. Sin embargo, la más espectacular fue la instalación de misiles antibuque Sea Skua en los helicópteros de ataque Lynx. Este misil fue puesto precipitadamente en servicio al inicio de las hostilidades y sin embargo se mostró extraordinariamente efectivo a pesar de que actuó en pésimas condiciones meteorológicas, y a veces con muy poca visibilidad.

Cada Lynx fue provisto de cuatro lanzadores.

Otras modificaciones consistieron en dotar a los helicópteros de equipos electrónicos de CME (gracias a esta medida un Lynx libró al *Hermes* de dos misiles Exocet argentinos) y de localización de radares.

Hito fundamental en el esfuerzo logístico británico fue el que constituyó la isla de Ascensión y dentro de ella la base aérea de Wideawake, aunque también fueron utilizados para el movimiento aé-



Grumman Tracker S-2E operando desde el portaviones *Veinticinco de Mayo*.

reo otras bases y aeropuertos como Gibraltar, la base de Lajes (islas Azores) y Dakar (Senegal). Ascensión es una pequeña isla de 88 Km^2 con mil habitantes escasos y que depende administrativamente de la colonia británica de Santa Elena, situada en el Océano Atlántico, aproximadamente a mitad de camino entre las islas Malvinas y Gran Bretaña. Sobre el papel desempeñado por la misma durante la guerra de las Malvinas, se pueden reproducir las palabras de un alto mando británico en el sentido de que sin ella no hubieran podido emprender la guerra o les hubiera resultado enormemente más onerosa y difícil de ganar.

En ella existía una pequeña base aérea, Wideawake, cedida a las fuerzas aéreas norteamericanas en virtud de los tratados de amistad y cooperación en materia de defensa entre los Estados Unidos y Gran Bretaña. En el tratado de cesión se establecía que dicha base podría ser utilizada por los británicos siempre que éstos la necesitasen, es decir, era prácticamente una base de utilización conjunta. Sin embargo, el escaso movimiento que registraba en condiciones normales traía consigo unas precarias condiciones de infraestructura, instalaciones, sistemas de defensa aérea, etc. Esto obligó a los británicos a efectuar un gran despliegue material y humano al objeto de acondicionarla para que pudiera satisfacer sus necesidades. De esta forma, gran cantidad de material y personal técnico y logístico de la RAF, la Royal Navy y los Ingenieros Reales, fueron trasladados a la isla desde el día 2 de abril. Fue instalado un radar de defensa aérea y la vigilancia marítima fue proporcionada por los aviones Nimrod. Asimismo, el día 10 de mayo fue declarada una «Zona de control terminal» en un radio de 100 millas a su alrededor, al objeto de que cualquier medio aéreo o naval que entrara en la misma fuera previa solicitud de permiso para hacerlo, pues en caso contrario sería considerado hostil. Esta medida se adoptó para evitar un ataque aéreo o a cargo de submarinos por parte argentina. Desde ella operaron dos o tres cazas que en principio fueron Harrier GR3 y posteriormente Phantom FGR2 del 29 Escuadrón de la RAF con misión igualmente de defensa aérea.

La base fue utilizada para tres tipos de misiones:

— Como base aérea avanzada para transportar hasta ella tropas y toda clase de abastecimientos que eran embarcados en los buques de la Fuerza Operativa.

— Como punto de escala para aviones que continuaban rumbo hacia el Atlántico Sur para abastecer a la Fuerza Operativa durante las operaciones.

— Como base operativa para los Vulcan, Nimrod y Victor que realizaban misiones de bombardeo (el primero) y de reconocimiento (los segundos) y para los aviones que los reabastecían en vuelo.

También llegaron hasta ella los aviones de la USAF, principalmente Hercules C-130, con el material proporcionado a los británicos.

Avión T-82 de la IX Brigada aérea argentina que realizó misiones de recuperación de tripulantes eyectados y heridos en combate.

Durante los dos meses y medio de operaciones llegaron hasta Wideawake 5.500 hombres y 6.300 toneladas de material y abastecimientos en aviones Hercules C-130 y VC-10 de la RAF y en aviones Belfast y Boeing civiles. Desde ella los Nimrod efectuaron 110 salidas, 44 los Hercules C-130, 375 los Victor y los Vulcan realizaron cinco incursiones sobre Port Stanley.

Respecto a la ayuda de Estados Unidos a Gran Bretaña durante la guerra lo más destacable fue:

— 100 misiles Aire-aire Sidewinder AIM-9L.

— El envío de aviones cisterna KC-135 a la base aérea de Mildenhall (Gran Bretaña) para sustituir temporalmente a los Victor, que en ocasiones llegaron a ser hasta quince, que operaban desde Wideawake.

— Seis millones de litros de combustible.



— Sistemas de contramedidas electrónicas.

— Material para construcción de pistas rápidas para aviones V/STOL.

— Munición de 20 mm.

— Radares directores para los SAM Sea Wolf.

— Designadores laséricos de objetivos.

— Boyas-sonar antisubmarinas.

— Inteligencia.

Todo lo cual parece demostrar, lo que algunos observadores señalaron en el sentido de que sin la ayuda norteamericana, Gran Bretaña no hubiera sido capaz de ganar la guerra.

El capítulo de la Inteligencia merece ser ampliado un poco. Fundamentalmente, fue de dos tipos: meteorológica y de ubicación y movimientos de las fuerzas navales, terrestres y aéreas argentinas. Parece ser que las informaciones fueron obtenidas sólo por satélites espías y aviones de reconocimiento, por lo tanto no hubo intervención de los AWACS.

El 11 de mayo fue puesto en órbita un satélite Big Bird, equipado, como elemento fundamental, con una gran cámara fotográfica con un poder de resolución de 15 cm. Las fotos así obtenidas son enviadas a tierra en unas cápsulas que descienden con paracaidas. Además llevan otra cámara más pequeña que transmite sus fotos a tierra por televisión aunque su poder de resolución es menor. Seguramente este satélite fotografió las islas Malvinas.

Otro satélite, el KH-11 n.° 4, que estaba en órbita desde el año 1981 sobrevolaba diariamente el teatro de operaciones. Este satélite transmite las fotografías mediante un sistema digital.

También es posible que el NOSS-3 sobre el que se especula que pueda poseer capacidad para detectar submarinos, y que se encontraba en órbita desde el año 1980, haya podido enviar información sobre los movimientos de los buques argentinos. Finalmente, la acción de los satélites fue complementada por la de aviones de reconocimiento U-2 y SR-71.

Un Chinook CH-47 argentino. Escasos en el teatro de operaciones privaron al Operativo Rosario de la necesaria movilidad terrestre.





Un Hercules KC-130 H repostando en vuelo a dos A-4B Skyhawk argentinos.

Por su parte la Unión Soviética también realizó un gran despliegue en este campo, aunque como es lógico con fines muy diferentes a los de los norteamericanos. Durante las fechas del conflicto fueron lanzados el Cosmos 1.355 capaz de descubrir la presencia de barcos y de dar información de su posición y movimientos, pero incapaz de informar sobre las características de los mismos, los Cosmos 1.365 y 1.372 dotados de un equipo de radar que además de localizar permite conocer el tipo de barco de que se trata y los Cosmos 1.347, 1.350, 1.352, 1.368, 1.370, 1.373 y 1.377, todos ellos satélites de reconocimiento fotográfico que como norma general sólo permanecen en el espacio una o dos semanas.

Además, el barco *Primorye* dotado de todo tipo de instalaciones de escucha electrónica estuvo siguiendo al transatlántico *Canberra* y aviones Tupolev Tu-142 «Bear» realizaron vuelos entre Cuba y Angola al objeto de efectuar reconocimientos fotográficos y electrónicos y escucha radio sobre la flota británica. De cualquier forma es improbable que la información obtenida por estos medios llegara a manos argentinas como se dijo en algunos momentos. Más bien habrá servido para engrosar el caudal de conocimientos de que disponen los soviéticos sobre el sistema de defensa de los países occidentales.

Por su parte, la República Argentina inició el transporte de personal y abastecimientos hacia las islas a partir del mismo día 2 de abril. Bien es verdad que al principio del conflicto, Argentina tan sólo pretendía establecer en las islas unas fuerzas de ocupación que acreditaran su soberanía sobre las mismas, pero a medida que se fueron produciendo los acontecimientos y comprobaron que los británicos estaban dispuestos a luchar, se vieron obligados a aumentar el volumen del puente aéreo al objeto de reforzar la guarnición de las islas en todos los órdenes.

El esfuerzo de transporte argentino

fue realizado fundamentalmente por vía aérea puesto que el bloqueo naval establecido por los británicos, inicialmente con submarinos y posteriormente con el grueso de la Fuerza Operativa, hizo que los buques argentinos prefirieran no arriesgarse a atravesar la zona de exclusión total, a pesar de lo cual algunos buques arribaron a Port Stanley durante el conflicto. Así, antes del 1 de mayo llegaron el vapor *Formosa* con vehículos y material de la X Brigada de Infantería mecanizada y otro mercante con abastecimientos diversos, de los cuales gran parte se perdieron pues fueron transbordados al buque *Isla de los Estados* que fue hundido por los británicos. Después del 1 de mayo arribaron otros tres mercantes más.

Por lo que respecta al transporte aéreo, la Base Aérea Militar Malvinas recibió unos quinientos vuelos durante el conflicto realizados por Hercules C-130 y Boeing-707 de los escuadrones de transporte de las fuerzas aéreas y por aviones de Aerolíneas Argentinas y la compañía Austral. En total se transportaron por este medio unos 10.000 hombres y 5.500 toneladas de material, unos 500 hombres y 450 toneladas de material, corresponden al período comprendido entre el 1 de mayo y el 14 de junio. Como se ve, la presencia del destacamento de la Fuerza Operativa británica disminuyó considerablemente los movimientos aéreos argentinos. Asimismo, las fuerzas aéreas evacuaron de las islas al continente, durante la guerra, 264 heridos.

La carencia de medios de vigilancia marítima, excepto unos pocos Neptune P-2 anticuados y que quedaron fuera de servicio a mediados de mayo, obligó a los argentinos a organizar un grupo especial de reconocimiento aéreo constituido por Boeing-707 y Hercules C-130 de los escuadrones de transporte. También se organizó otra unidad especial denominada Escuadrón Fénix, constituida por aviones y pilotos civiles que fueron utilizados fundamentalmente para saturar los radares británicos cuando las fuerzas aéreas atacaban a la flota británica. Asimismo, algunos Fokker-27 y Learjet-35 fueron utilizados para realizar misiones de reconocimiento.

Algunos Hercules C-130 fueron modificados para poder cumplir misiones de abastecimiento en vuelo. Se especula también con lal posibilidad de que algunos Skyhawk fueran igualmente modificados para poder llevar a cabo ese tipo de misiones.



Un IA-58 Pucará antes de ser enviado a las islas Malvinas. Obsérvese los cuatro lanzadores de cohetes.



Un Mirage III de la Fuerza Aérea argentina tomando tierra con la ayuda del paracaídas de frenado.

Por parte argentina la conducción de la guerra, en lo que al Mando se refiere, fue una muestra más de desorganización y de improvisación, pues los cambios en las diferentes jefaturas se sucedieron de forma prácticamente ininterrumpida y en algunos momentos ni siquiera quedaban claras las áreas de responsabilidad de cada uno. A la cabeza hay que situar en todos los casos a la Junta Militar, cuya constitución ya conocemos. Veamos los sucesivos mandos directamente dependientes de la misma. Para la ejecución del Operativo Rosario se constituyó el Comando del Teatro de Operaciones Malvinas cuya jefatura fue ejercida por el general de división Oswaldo J. García de quien dependían como jefe de las fuerzas terrestres el general de brigada Américo Daher, como jefe de las fuerzas navales el contralmirante Gualter Allara, y como jefe de las fuerzas aéreas el brigadier Luis Castellanos. El día 7 de abril este comando fue sustituido por el denominado Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, del que fue designado comandante el vicealmirante Juan J. Lombardo y cuyos integrantes fueron el general de brigada Julio C. Ruiz como jefe de las fuerzas terrestres, el contralmirante Walter Allara como jefe de las fuerzas navales y el brigadier mayor A. C. Weber como jefe de las fuerzas aéreas. De este comando dependía, como gobernador militar de la nueva provincia, el general de brigada Mario Benjamín Menéndez, encargado de dirigir las operaciones de guerra en las islas y cuyo jefe de estado mayor fue el general de brigada Américo Daher. Asimismo el general Menéndez contó con el contralmirante Edgardo A. Otero y el brigadier Luis Castellanos en calidad de asesor naval y asesor aéreo respectivamente.



Un Hercules C-130 de la Fuerza Aérea argentina, encuadrado en la I Brigada Aérea. Estos aviones tuvieron una destacada labor durante el conflicto.

Finalmente, a partir del 20 de mayo, el citado Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur fue sustituido por el denominado Centro de Operaciones Conjuntas que se constituyó en la ciudad de Comodoro Rivadabia y del que formaron parte el general de división Oswaldo J. García, el vicealmirante Juan J. Lombardo y el brigadier mayor A.C. Weber. Por último, el mando de las fuerzas terrestres establecidas en las islas fue otorgado en principio al general Daher pero posteriormente fue sustituido por el general de brigada, comandante de la X Brigada de Infantería Mecanizada, Oscar L. Jofre, pasando el anterior, como ya hemos visto, a constituirse en jefe del estado mayor del general Menéndez, de quien por otra parte dependía directamente el citado general Jofre. Sin embargo, y aunque oficialmente no esté reconocido, el general Menéndez dedicó sus esfuerzos al gobierno de las islas, siendo el general Jofre quien verdaderamente dirigió la actuación de las fuerzas estacionadas en la isla Soledad.

Como es lógico, todos estos cambios incidieron de forma muy negativa en el desarrollo de las operaciones. Otro aspecto que contribuyó, asimismo, al estado general de desorganización del bando argentino fue la actuación aislada, en muchas ocasiones, de las tres fuerzas combatientes tanto en el campo táctico como en el logístico. Y ello sucedió a pesar de que, como hemos visto, la dirección de las operaciones fue llevada a cabo por Comandos Conjuntos.

Por lo que al material humano se refiere, es preciso reseñar que la mayor parte de las unidades empeñadas en combate por el mando argentino estaban constituidas por personal perteneciente a la recluta anual (conscriptos), cuyo rendimiento fue lógicamente muy escaso pues hay que tener en cuenta que tan sólo contaban con tres meses de instrucción al inicio de las hostilidades. La única unidad terrestre empleada durante la guerra que poseía un buen nivel técnico y de instrucción fue el batallón número 5 de Infantería de Marina. No tiene fácil explicación, aunque se habló de consideraciones políticas, el hecho de que no fueran trasladadas al Teatro de Operaciones, unidades de élite como los paracaidistas o las afamadas unidades de montaña que sin duda se hubieran desenvuelto de forma excelente dadas su gran calidad y las condiciones atmosféricas y climatológicas de la zona de combate.

Por contra, las fuerzas aéreas, constituidas prácticamente en su totalidad por personal profesional ofrecieron un gran rendimiento, sin duda superior incluso a lo que en principio se esperaba de ellas, dado lo anticuado del material que poseían y las condiciones adversas en las que actuaron.

Por lo que respecta a los medios de combate y sistemas de armas empleados por los argentinos en el conflicto, es preciso hacer una consideración muy importante: la política de defensa argentina estaba y está orientada a mantener el puesto de privilegio que ostenta dentro del continente sudamericano, para lo cual los medios con los que contaban eran más que suficientes, sin embargo, el hecho de que Gran Bretaña sea la tercera potencia militar del globo, unido al escaso tiempo dedicado a la preparación del Operativo Rosario, que nunca se pensó que terminaría en un conflicto abierto, hizo que Argentina enfrentara las operaciones en franca desventaja de medios. Si a ello unimos el embargo de armas decretado contra ella por la CEE y los Estados Unidos, no puede extrañar de modo alguno el resultado final del conflicto. Como botón de muestra de la ingenuidad y de la falta de previsión demostradas, baste decir que los cinco Super Etendard que fueron entregados a la aviación naval argentina a finales del año 1981 formaban parte de un contrato global de catorce aviones, siendo recibidos los nueve restantes poco tiempo después de finalizado el conflicto. Si tan sólo cinco de ellos (de los cuales sólo cuatro estaban operativos) fueron capaces de traer en jaque a toda una Royal Navy, ¿qué hubiera sucedido si hubieran podido contar con los catorce citados? Pues bien, sólo era cuestión de meses.

El submarino *San Luis* en el momento de sumergirse. Sus intentos de hundir alguno de los grandes buques británicos no dieron resultado.



Precisamente, los aviones Super Etendard en unión del misil antibuque Exocet AM-39 fueron de los pocos sistemas de armas que poseían los argentinos, con el suficiente nivel tecnológico como para operar con éxito contra los modernos medios de la Royal Navy. Sin embargo, y en una muestra más de la improvisación argentina, al inicio del conflicto no estaban aún operativos. A pesar de ello, a lo largo del mes de abril, gracias a los esfuerzos denodados de los ingenieros aeronáuticos, fue posible situarlos en dicho estado. (Según declaraciones del comandante de la 2.ª Escuadrilla aeronaval de caza y ataque, capitán de fragata Jorge L. Colombo, esto fue posible en virtud, exclusivamente, de sus propios medios. No obstante, existen rumores bastante fundamentados, de que a principios de abril se encontraban en Argentina técnicos de la empresa francesa Marcel Dassault, constructora de los citados aviones, que colaboraron activamente en su puesta en operatividad, fundamentalmente en lo que se refiere a la instalación y pruebas del lanzador del misil). En cualquier caso no se deben restar méritos a los hombres de la escuadrilla que en tan sólo dos semanas consiguieron establecer tácticas de ataque y perfiles de vuelo aconsejables, que fueron capaces de asegurar el perfecto funcionamiento del sistema Exocet, que valoraron las posibilidades de los Sea Dart británicos utilizando para ello sus propios buques de guerra dotados asimismo con dicho sistema y que, en fin, ensayaron hasta la saciedad todas las técnicas relacionadas con el sistema de reaprovisionamiento en vuelo que les iba a resultar necesario para cumplir las misiones que les fueran encomendadas.

Las fuerzas navales argentinas prácticamente no tuvieron intervención a lo largo de la guerra, puesto que la superioridad británica en dichos medios era aplastante. Las únicas acciones a considerar son el Operativo Rosario y la toma y posterior pérdida de las islas Georgias, así como el hundimiento del crucero *General Belgrano*.

En cualquier caso los medios navales que alineaba Argentina al inicio de las hostilidades eran los siguientes:

— El portaaviones *Veinticinco de Mayo* (ex-británico) desde el cual operaban 12 Skyhawk A-4Q, 6 Grumman Tracker S-2E y 4 Sea King.

— El crucero *General Belgrano* (clase Brooklyn, ex-norteamericano).

— 9 destructores (2 de la clase 42 británicos, el *Hércules* y el *Santísima Trinidad,* y 7 ex-norteamericanos bastante antiguos).

— 3 corbetas de la clase A-69 francesas, la *Drummond,* la *Guerrico* y la *Granville.*

— 4 submarinos convencionales (2 modernos de la clase 209 alemanes, el *Salta* y el *San Luis,* y 2 antiguos ex-norteamericanos, el *Santa Fe* y el *Santiago del Estero).*

— 24 buques menores entre transportes, patrulleros, dragaminas y lanchas rápidas.

Las Fuerzas Aéreas Argentinas operaron desde bases continentales (Trelew, Comodoro Ribadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Grande y Río Gallegos, todas ellas situadas en las provincias de Chubut y Santa Cruz) y desde aeródromos en las islas (Port Stanley, Goose Green e isla Pebble).

Los medios empeñados en combate fueron los siguientes:

— 60 Douglas Skyhawk A-4P.

— 21 Mirage-III EA.

— 26 Dagger (Versión israelí del Mirage III francés).

— 7 Hercules C-130 y 2 KC-130.

— Unos 20 IA-58 Pucará (Inicialmente, tan sólo 12 que operaron desde las bases insulares y que iban siendo repuestos a medida que causaban baja).

— 6 Canberra.

— Un pequeño número de Boeing-707, Fokker F-27 y Learjet 35A.

— 3 Helicópteros Chinook CH-47.

— 3 Helicópteros Bell UH-1H.

Por su parte, la aviación de ejército dispuso de los siguientes aparatos:

— 9 Helicópteros Bell UH-1H.

— 5 Helicópteros Puma SA-330.

— 3 Helicópteros Augusta A-109.

— 2 Chinook CH-47.

Y además por parte de la aviación naval participaron:

— 4 Aviones Turbine Mentor T-34.

— 3 Aviones Aermacchi MB-339.

— 2 Aviones Skyvan.

— 1 Helicóptero Puma SA-330.

El armamento empleado por estos medios fue fundamentalmente:

— Misiles aire-aire Sidewinder.

— Misiles aire-aire Matra-530.

— Bombas convencionales de 450 y 225 kgs.

Por lo que respecta a las unidades terrestres, las desplegadas en las islas fueron:

Un KC-135 de la Fuerza Aérea norteamericana suplió dentro del despliegue OTAN a los Victor británicos.



En Port Stanley

— La X Brigada de Infantería mecanizada al mando del general Oscar L. Jofre.

— El Regimiento de Infantería mecanizado núm. 3.

— El Regimiento de Infantería mecanizado núm. 6.

— El Regimiento de Infantería mecanizado núm. 7.

— Un grupo de Artillería de campaña con 18 obuses Oto Melara de 105 mm.

— Un Escuadrón de exploración de Caballería con 12 vehículos Bl-Panhard con cañón de 90 mm.

— Un Batallón Mixto de Ingenieros con una Compañía de Zapadores y una de Transmisiones.

— Un grupo de Artillería antiaérea reforzado.

— Una Compañía independiente de Zapadores.

— El Regimiento de Infantería núm. 25 de la IX Brigada, disminuido.

— El Batallón de Infatería de Marina núm. 5.

— Una Compañía de Zapadores de Infantería de Marina.

En la isla Gran Malvina

— Diversas unidades al mando del comandante de la III Brigada de Infantería, general D. Omar Parada.

— Regimiento de Infantería núm. 8 de la IX Brigada (Bahía Fox).

— Una Compañía de Ingenieros Zapadores, de la IX Brigada de Infantería, disminuida (Bahía Fox).

— El Regimiento de Infantería núm. 5 de la III Brigada de Infantería (Puerto Howard).

— Dos Secciones de Zapadores de la Compañía de Ingenieros de combate de la III Brigada.

— Un grupo de Artillería disminuido de la IV Brigada de Infantería aerotransportable.

— Una Compañía de Sanidad.

— Una Compañía de Transmisiones disminuida.

En Darwin Goose Green

— Diversas Unidades al mando del 2.° comandante de la III Brigada de Infantería.

— El Regimiento de Infantería núm. 12 de la III Brigada de Infantería.

— Una Compañía del Regimiento de Infantería núm. 25 de la IX Brigada.

— Una Batería de Artillería de campaña segregada del Grupo de Artillería de la IV Brigada de Infantería aerotransportable.

— Una Sección de Artillería antiaérea.

— Elementos de Zapadores.

En Isla Pebble

— Una Compañía disminuida del Batallón de Infantería de Marina núm. 3.

Además

— Dos compañías de Comandos.

— Una compañía de Policía Militar.

— Un hospital quirúrgico móvil.

— Diversos elementos de comunicaciones.

— Una compañía de Tropas Especiales de Gendarmería Nacional disminuida.

— Una batería de Artillería de Campaña de la Infantería de Marina con 6 obuses Oto Melara de 105 mm.

—Una batería de Artillería de defensa aérea de la Armada.

— Una compañía de Ingenieros de Combate de la Armada.

— Unidades de Buzos tácticos y comandos anfibios.

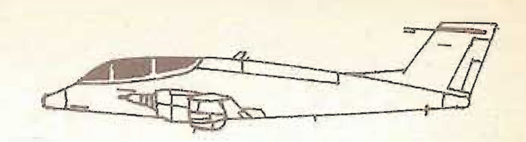
— Unidades de Artillería de defensa antiaérea de la fuerza aérea, lo que supone un total de unos 12.500 hombres desplegados en todo el archipiélago.

El armamento utilizado fue el siguiente: misiles tierra-aire Tigercat, Roland, Blowpipe y Sam-7; cañones antiaéreos de 30 mm., Hispano Suiza, bitubo de 20 mm., Reinmethal y bitubo de 35 mm. Oerlikon; obuses de 105 mm. Oto Melara; cañones de 155 mm. Citefa de fabricación propia; cañones sin retroceso de 105 mm. Czekalski; direcciones de tiro Skyguard; vehículos Bl Panhard con cañón de 90 mm.; lanzagranadas Instalaza de fabricación española; radares Westinghouse ANM/TPS-43 y AN/TPS-44; radares tácticos Rasit; armamento individual: pistolas, fusiles automáticos de 7'62 mm. FN, subfusiles y ametralladoras de 7'62 mm. y de 12'5 mm.; morteros de 81 y 120 mm.

By Saburo Sakai SEP-2016

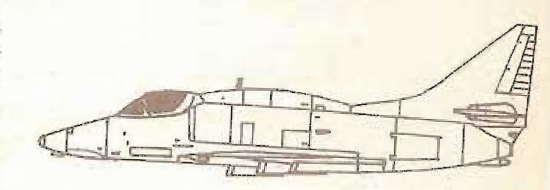
PUCARA. Argentina.

Factoría Militar de Aeronáutica Argentina. — Avión de apoyo táctico. — Dos turbohélices Turbomeca Astazou XVIG de 1.000 hp cada uno. — Velocidad máxima 465 km/h. — Techo 7.400 m. — Autonomía máxima 3.000 km/h. — Armamento, dos cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras de 7,62 mm, 1.500 kg de carga en bombas en los soportes alares. (Bombas de 450 kg ó 250 kg).



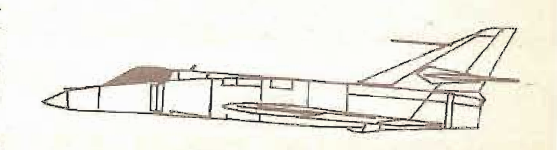
SKYHAWK A-4Q. Argentina.

McDonnell Douglas. — Avión de apoyo táctico. — Un turborreactor monoeje Wright J 65-16 A de 3.490 kg de empuje. — Velocidad máxima 1.080 km/h. — Techo 15.000 m. — Autonomía máxima con carga de bombas 1.480 km. — Armamento, dos cañones de 20 mm ó de 30 mm, 3.720 kg de carga de bombas en los soportes alares. (Bombas de 450 kg ó 250 kg).



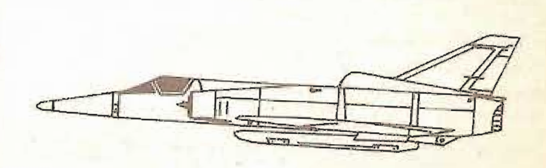
SUPER ETENDARD. Argentina.

Marcel Dassault/Breguet. — Avión de bombardeo ligero embarcado. — Un turborreactor SNECMA Atar 8 K-50 de 5.000 kg de empuje. — Velocidad máxima a nivel del mar 1.200 km/h. — Techo 13.700 m. — Autonomía en vuelo a nivel del mar 720 m. — Armamento, dos cañones de 30 mm, 2.270 kg de carga en soportes alares con raíles para misiles aire/aire o aire/buque.



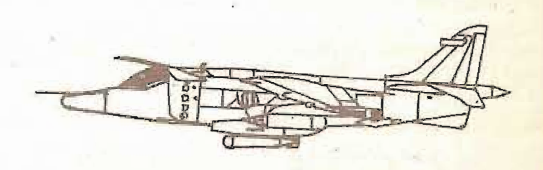
DAGGER. Argentina.

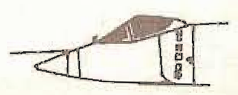
Israel Aircraft Industries. — Cazabombardero. — Un turborreactor General Electric J 79-11 E de 5.370 kg de empuje. — Velocidad máxima a nivel del mar 1.370 km/h. — Techo 17.600 m. — Autonomía en misión de ataque 700 km. — Armamento, dos cañones de 30 mm, 4.295 kg de carga en soportes alares. (Bombas, contenedores de contramedidas electrónicas y depósitos suplementarios de combustible). Lleva raíles para misiles aire/aire.

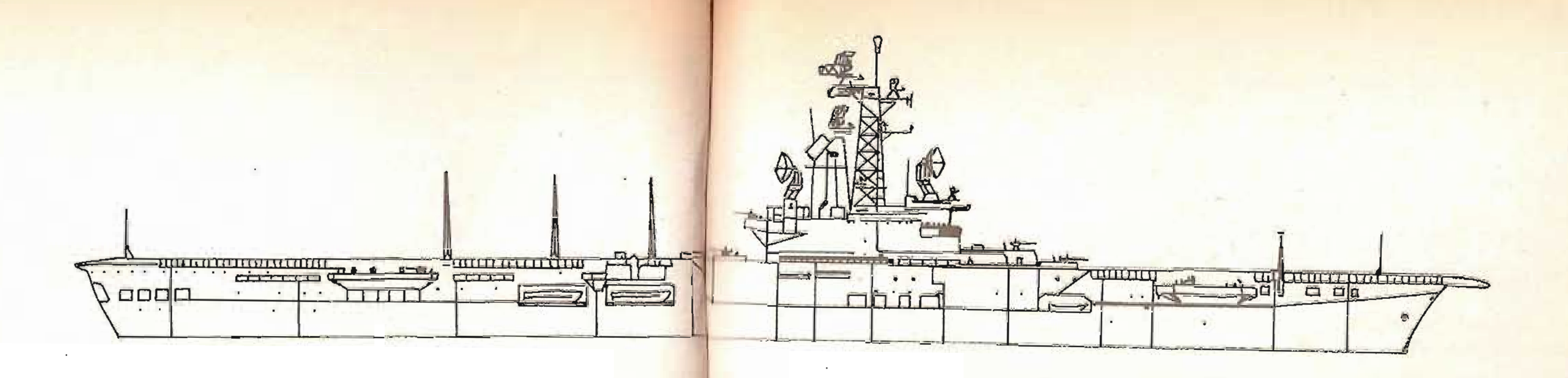


HARRIER y SEA HARRIER. Gran Bretaña.

British Aerospace. — Avión de apoyo táctico y cazabombardero embarcado. — Un turboventilador de empuje vectorial Rolls Royce Pegasus 103 ó 104 de 9.752 kg de empuje. — Velocidad máxima a nivel del mar 1.180 km/h. — Techo 15.000 m. — Autonomía en misión de apoyo táctico 418 km y en misión de interdicción 740 km. — Armamento, dos cañones de 30 mm, 3.500 kg de carga en soportes alares con raíles para misiles aire/aire Sidewinder AIM-9 L de fabricación norteamericana.

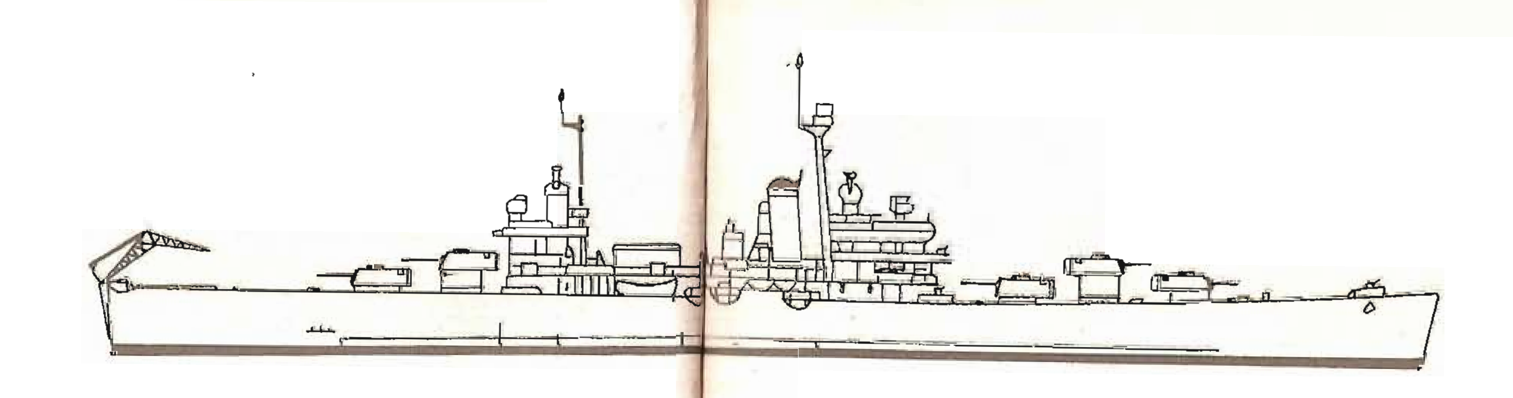






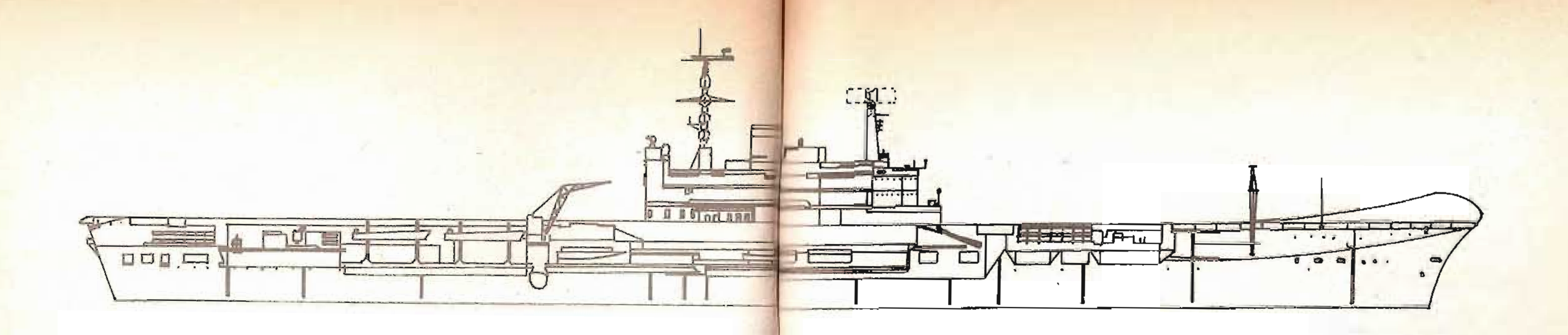
VEINTICINCO DE MAYO (Portaeronaves). Argentina.

Entró en servicio en la Marina británica en enero de 1945.– Vendido a Argentina en 1969.– Desplazamiento 20.000 Tm. – Velocidad 26 nudos. – Tripulación 1.000 hombres. – Armamento, dieciocho Akyhawk A-4Q, cuatro Sea King, nueve cañones monotubo de 40/70 mm. – Equipos, dos radares de alerta temprana, un radar de adquisición y seguimiento de objetivos y un radar de navegación, así como diversos equipos anticuados de contramedidas electrónicas.



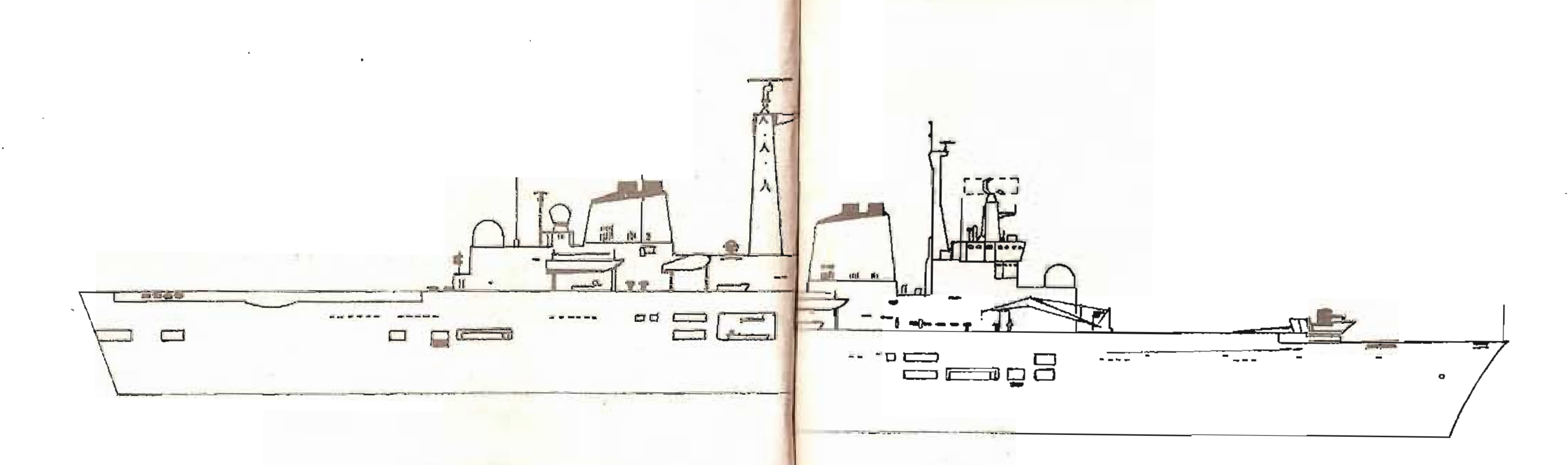
GENERAL BELGRANO (Crucero Clase Brooklyn). Argentina.

Entró en servicio en la Marina de los Estados Unidos en marzo de 1939.– Vendido a Argentina en 1951. – Desplazamiento 14.000 Tm. – Velocidad 26 nudos. – Trripulación 1.050 hombres. – Armamento, dos helicópteros, dos lanzadores de misiles Seacat, quince cañones de 153 mm, ocho cañones de 127 mm, dos cañones bitubo de 40 mm y cuatro cañones de 47 mm. – Equipos, un radar de alerta temprana, un radar de dirección de tiro y un radar de navegación, así como equipos muy anticuados de contramedidas electrónicas.



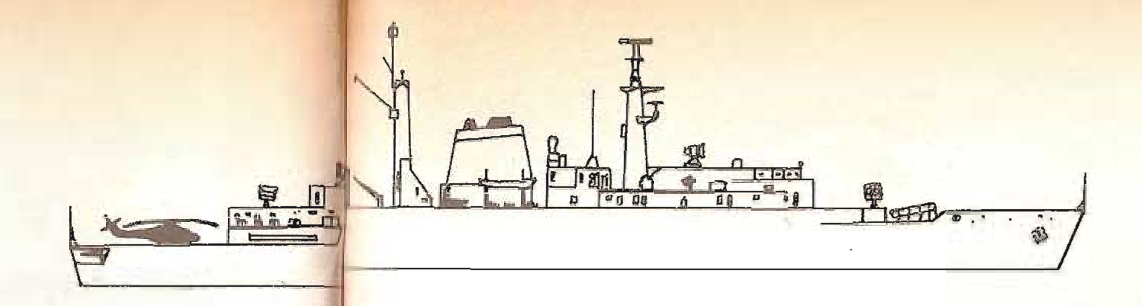
HERMES (Portaeronaves). Gran Bretaña.

Entró en servicio en noviembre de 1959. — Desplazamiento 28.700 Tm. — Velocidad 28 nudos. — Tripulación 1.350 hombres. — Modernizado en 1973. — Armamento, cinco Sea Harrier, nueve Sea King y dos lanzadores de misiles antiaéreos Seacat. — Equipos, un radar de alerta temprana, un radar de vigilancia, un radar de navegación, dos radares para la dirección de tiro, radiobalizas, un sonar y diversos equipos de contramedidas electrónicas.



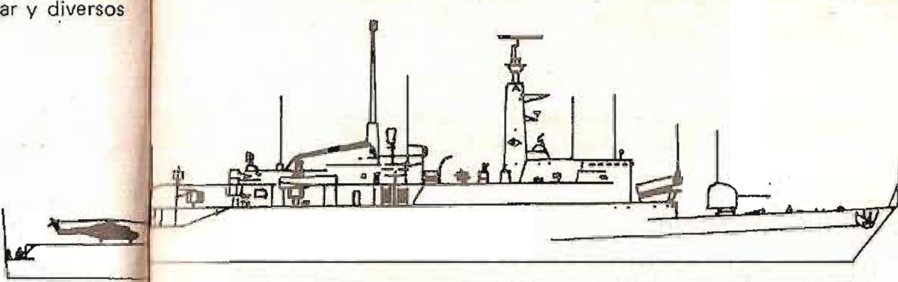
INVINCIBLE (Portaeronaves). Gran Bretaña.

Entró en servicio en junio de 1980. — Desplazamiento 19.500 Tm. — Velocidad 28 nudos. — Tripulación 1.000 hombres. — Armamento, cinco Sea Harrier, nueve Sea King y dos lanzadores de misiles Sea Dart. — Equipos, un radar de alerta temprana, un radar de vigilancia, un radar para la dirección del tiro, un radar de navegación, un sonar y diversos equipos de contramedidas electrónicas.



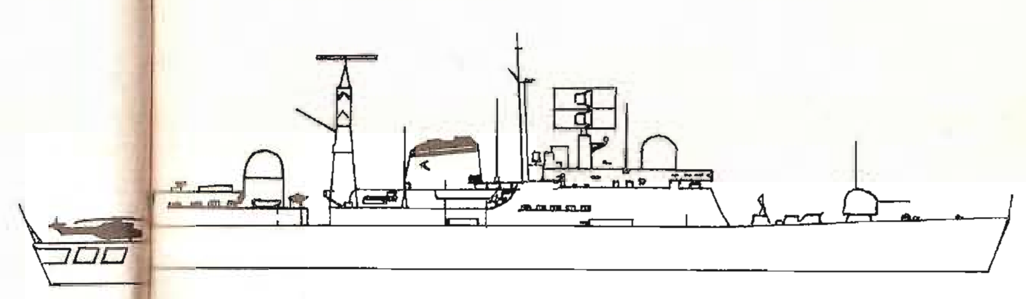
BRILLIANT (Fragata Clase 22). Gran Bretaña.

Entró en servicio en mayo de 1981. – Desplazamiento 4.000 Tm. – Velocidad 30 nudos. – Tripulación 223 hombres. – Armamento, dos helicópteros Lynx Mk.2 de lucha antisubmarina, cuatro lanzadores simples de misiles Exocet MM.40, dos lanzadores de misiles Sea Wolf, dos cañones de 40/70 mm y seis tubos lanzatorpedos para torpedos Mk.46. – Equipos, dos radares de alerta temprana, dos radares para control y dirección de tiro, un radar de navegación, un sonar y diversos equipos de contramedidas electrónicas.



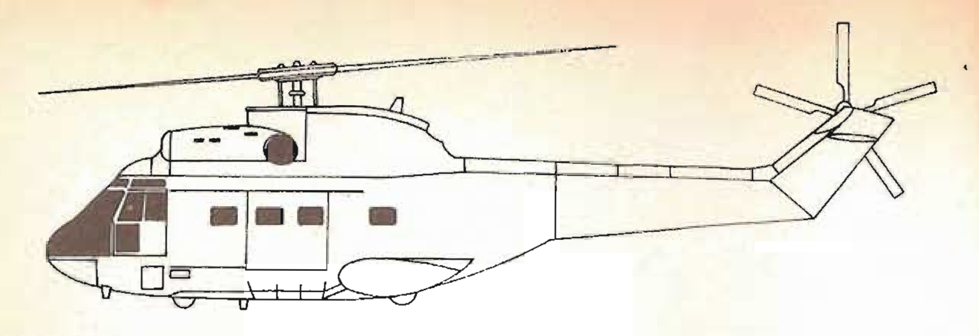
ANTELOPE (Fragata Clase 21). Gran Bretaña.

Entró en servicio en julio de 1975. – Desplazamiento 3.300 Tm. – Velocidad 31 nudos. – Tripulación 175 hombres. – Armamento, un helicóptero Lynx Mk.2 ó Wasp, cuatro lanzadores simples de misiles Exocet MM.40, y uno de misiles Seacat, un cañón de 115 mm, dos cañones de 20 mm y seis tubos lanzatorpedos para torpedos Mk.46. – Equipos, un radar de alerta temprana, un radar de navegación, cuatro radares para la dirección de tiro, un sistema de identificación amigo/enemigo, dos sonar y diversos equipos de contramedidas electrónicas.



SHEFFIELD (Destructor Clase 42). Gran Bretaña.

Entró en servicio en febrero de 1981. – Desplazamiento 4.200 Tm. – Velocidad 30 nudos. – Tripulación 270 hombres. – Armamento, un helicóptero Lynx Mk.2 de lucha antisubmarina, un lanzador doble de misiles Sea Dart superficie-aire, un cañón de 115 mm, dos cañones de 20 mm y seis tubos lanzatorpedos para torpedos Mk.46. – Equipos, un radar de vigilancia, un radar de alerta temprana, dos radares para la dirección de tiro, un radar de navegación, un radar de control aéreo, dos sonar y diversos equipos de contramedidas electrónicas, además de medios de comunicación vía satélite.



PUMA HC.1. Argentina.

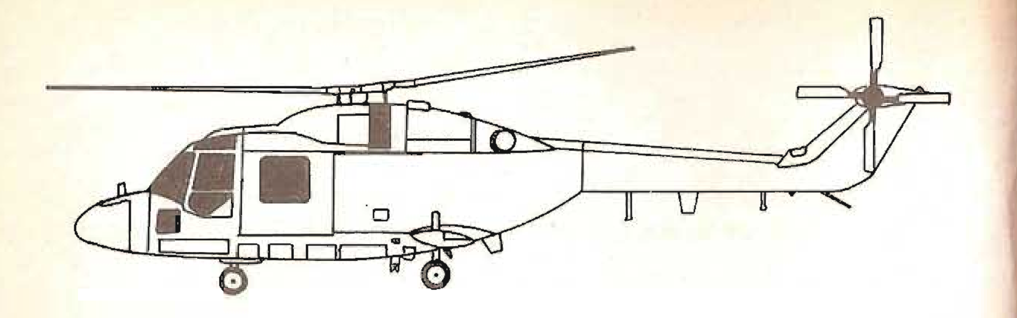
Aerospatiale. — Dos turbinas Turbomeca Makila 1 A de 1.755 hp cada una. — Rotor principal cuatripala. — Carga máxima 3.500 kg ó 20 hombres con equipo. — Velocidad máxima 255 km/h. — Autonomía 3,45 h. ó 625 km. — Armamento, puede montar misiles de varios tipos, cañón de 20 mm ó ametralladoras de 7,62 mm.

BOEING VERTOL CH-47 CHINOOK. Gran Bretaña-Argentina.

Boeing Vertol. — Dos turbinas Lycoming T 55-L-11 A de 3.750 shp cada una. — Dos rotores principales cuatripalas. — Carga máxima 8.000 kg ó 44 hombres con equipo. — Velocidad máxima 304 km/h. — Autonomía 685 km. — Armamento, puede montar cañones de 20 mm o ametralladoras de 7,62 mm, aunque su empleo es para carga y transporte.

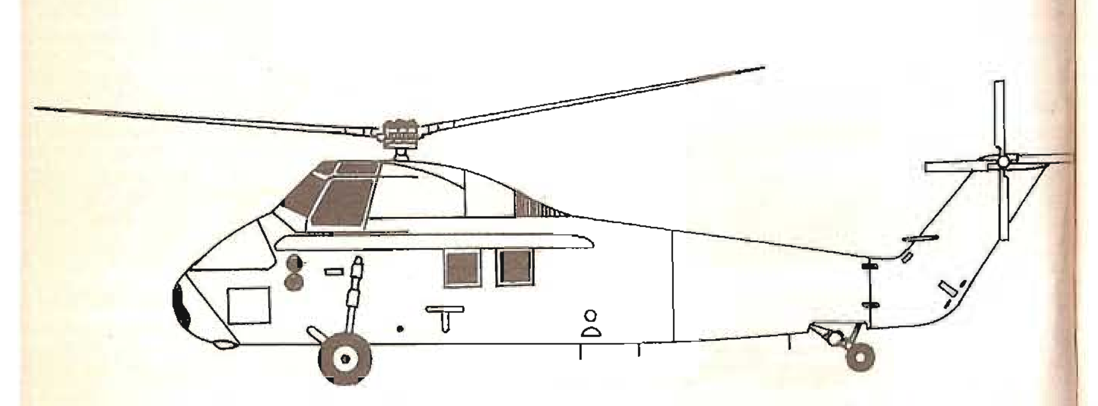
SEA KING. MK 50 Gran Bretaña.

Westland Helicopters. — Dos turbinas Rolls Royce H-1.400-1 de 1.590 shp cada una. — Rotor principal de cinco palas. — Carga máxima 25.000 kg ó 28 hombres con equipo. — Velocidad máxima 230 km/h. — Autonomía 3,45 h. ó 570 km. — Armamento, dotado para la lucha antisubmarina con radar, boyas sónicas y cargas de profundidad.



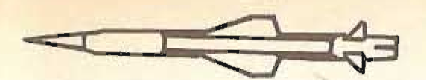
LYNX. Gran Bretaña.

Westland Helicopters. — Dos turbinas Rolls Royce GEM-41-1 de 1.120 shp cada una. — Rotor principal cuatripala. — Carga máxima 2.020 kg. — Velocidad máxima 320 km/h. — Autonomía 3 h. ó 540 km. — Armamento, cuatro misiles aire/buque Sea Skua ó AS-12, dos torpedos Mk-44 ó cargas de profundidad.



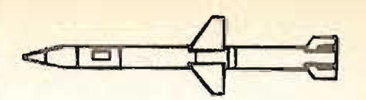
WESSEX. Gran Bretaña.

Westland Helicopters. — Una turbina Rolls Royce 161 de 1.600 shp. — Rotor principal cuatripala. — Carga máxima 2.300 kg. — Velocidad máxima 210 km/h. — Autonomía 3 h. ó 630 km. — Armamento, cuatro misiles aire/buque AS-11, cañón de 20 mm, ametralladoras de 7,62 mm ó lanzadores múltiples de cohetes.



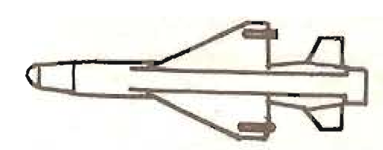
RAPIER. Gran Bretaña.

Misil superficie-aire. — Peso 42 kg. — Alcance de 0,5 a 7 km. — Lanzador cuádruple. — El sistema consta de un lanzador y un remolque en el que va un radar de búsqueda y adquisición de blancos, un sistema de identificación amigo-enemigo, un equipo de comunicaciones por microondas y un computador de tiro. — Fabricado en Gran Bretaña.



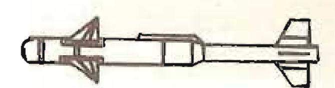
SHRIKE AGM-45. Gran Bretaña.

Misil antiradar. — Peso 177 kg. — Alcance 16 km. — Carga explosiva de fragmentación y alto explosivo. — Guiado mediante un buscador pasivo de ondas de radar. — Fabricado en Gran Bretaña, y utilizado desde aviones Vulcan.



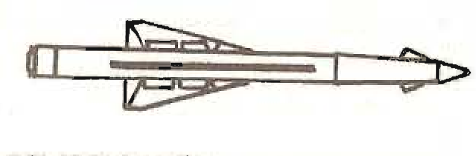
SEA WOLF. Gran Bretaña.

Misil superficie-aire. — Disparado desde lanzadores séxtuples giratorios Vickers Mk 25. — Peso 84 kg. — Alcance 5 km. — Carga explosiva de alto explosivo y espoleta de impacto o proximidad. — El sistema de armas lo compone el lanzador, un radar de vigilancia Mk 967 y otro Mk 968, un radar secundario o de identificación amigo-enemigo, un director de tiro computarizado y un radar de guiado Mk 910.— Fabricado en Gran Bretaña.



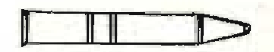
SEA SKUA CL-844. Gran Bretaña.

Misil aire-superficie. — Peso 200 kg. — Alcance 14 km. — Carga explosiva de 35 kg de alto explosivo. — El helicóptero que lo monta está dotado de un radar Ferranti Seaspray. — El guiado final del misil se realiza mediante su cabeza semiactiva y el radioaltímetro TRT de que va dotado. — Fabricado en Gran Bretaña.



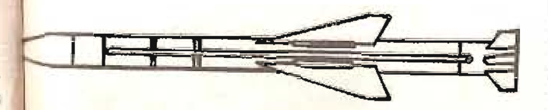
ROLAND. Argentina.

Sistema antiaéreo contra aviones a baja o media altura. — Puesto de tiro con dos lanzadores. — Alcance 6.000 m. — Alcance máximo vertical 5.000 m.— Adquisición mediante radar. — Seguimiento y guiado mediante radio, radar u óptica. — Montaje sobre vehículo oruga. — Fabricado en Francia.



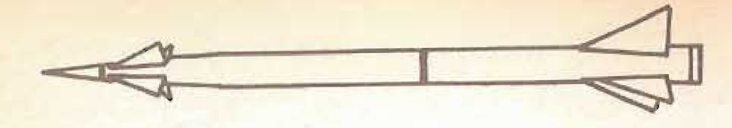
CARL GUSTAV. Gran Bretaña.

Cañón sin retroceso contracarro ligero. — Diseño sueco. — Fabricado en Gran Bretaña. — Peso 3,2 kg. — Alcance 2 km. — Cabeza explosiva de carga hueca. — Sistema de puntería mediante mira óptica.

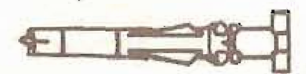


EXOCET AM-39. Argentina.

Misil aire-superficie. — Peso 735 kg. — Alcance de 5 a 40 km. — Carga explosiva 165 kg de alto explosivo. — Altura sobre el nivel del agua entre 5 y 10 m. — Guiado mediante radioaltímetro y central inercial. — En los últimos 10 km del recorrido se activa su ojiva buscadora. — Fabricado en Francia.

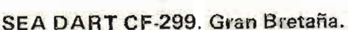


BLOWPIPE. Argentina y Gran Bretaña.
Sistema de misil antiaéreo ligero. – Un lanzador. – Alcance 3.000 m. – Alcance máximo vertical 1.700 m. – Adquisición óptica. – Seguimiento óptico. – Guiado mediante señales de radio. – Empleo contra aviones a muy baja cota. Fabricado en Gran Bretaña.

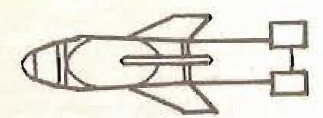




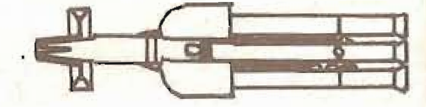
SAM-7 ESTRELA. Argentina.
Bate objetivos aéreos volando a muy baja cota. – Guía infrarroja. – Alcance 8 km. – Peso 15 kg. – Longitud 1,5 m. – Fabricado en la Unión Soviética.



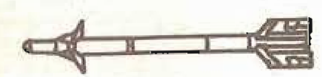
SEA DART CF-299. Gran Bretaña.
Misil superficie-aire. – Peso 550 kg. – Alcance 80 km. – Carga explosiva de alto explosivo y fragmentación. – Puesto de tiro con dos lanzadores. – Guiado mediante un radar y un radar iluminador del blanco y un equipo buscador semiactivo en el propio misil. – Fabricado en Gran Bretaña.



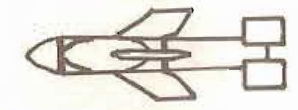
SEA CAT. Gran Bretaña.
Misil superficie-aire. – Peso 68 kg. – Alcance 5 km. – Carga explosiva de alto explosivo y espoleta de proximidad. – Guiado mediante un director óptico GWS-20 o mediante radar GWS-21-24. – Fabricado en Gran Bretaña.



SEASLUG. Gran Bretaña.
Misil superficie-aire. – Alcance 45 km. – Carga explosiva de alto explosivo y espoleta de proximidad. – Misil fabricado por Gran Bretaña desde 1961.



SIDEWINDER AIM-9L. Gran Bretaña.
Misil aire-aire. – Peso 86 kg. – Alcance 20 km. – Carga explosiva de alto explosivo anular y de fragmentación. – Sistema de guiado hacia focos de radiación infrarroja, bastando las producidas por el fuselaje para alcanzar el objetivo. – Fabricado por Estados Unidos.



TIGERCAT. Argentina.
Misil superficie-aire. – Peso 68 kg. – Alcance 5 km. – Carga explosiva de alto explosivo y espoleta de proximidad. – Sistema de guiado por radio y captación del blanco por radar o sistema óptico. Lanzador triple.– Fabricado por Gran Bretaña.

Primera sangre

El alto mando militar argentino no se sorprendió cuando recibió el informe, procedente de un Boeing 707 de la fuerza aérea que se encontraba sobrevolando la flota británica en misión de reconocimiento, según el cual se había observado como un reducido grupo de buques se desgajaban de la cerrada formación de combate adoptada por los británicos y ponían proa, casi con toda seguridad, hacia la isla de San Pedro, la principal del archipiélago de las Georgias. Efectivamente, tanto la toma de dichas islas para los británicos como su pérdida para los argentinos, que las habían ocupado más como símbolo que por necesidad, era cuestión evidente casi desde el comienzo del conflicto y sobre todo una vez visto el cariz que iba tomando la batalla diplomática, la cual terminó cuatro días después de que la «Unión Jack» flameara de nuevo en Grytviken, capital de las Georgias.

El plan para la toma de estas islas, hecho que reunía para los británicos una serie de factores de extrema importancia, había sido elaborado ya en los primeros días de abril y su puesta en marcha sólo esperaba el momento más idóneo, que sería elegido por el gobierno de Londres.

Desde el punto de vista táctico, las Georgias constituían un objetivo limitado (ya que sólo existían fuerzas en Grytviken y Leith Harbour), aislado (pues se encuentra a 2.160 kms. del continente americano y a 1.476 kms. de las Malvinas), sin posibilidades de ser reforzadas por aire o mar, poco defendidas (ya que sólo existían fuerzas escasas que apenas llegaban a una compañía) y de fácil acceso. Desde el punto de vista estratégico constituían una posible base donde poder instalar, previo su acondicionamiento sin duda costoso, un refugio seguro para tropas y servicios en caso de que la previsible guerra se alargara excesivamente. Y por último, desde el punto de vista moral e informativo, la toma de estas islas, totalmente segura, fácil y probablemente incruenta contribuiría a afianzar el prestigio de las fuerzas británicas, a aumentar la confianza del pueblo británico en ellas y a demostrar al mundo y sobre todo a Argentina, que la Sra. Thatcher en particular y Gran Bre-



I. GEORGIAS DEL SUR.

taña en general, estaban dispuestas a todo para reconstruir su orgullo humillado y sus intereses en la zona momentáneamente neutralizados. Además, proporcionaría al mando británico y a sus subordinados una muestra más real del equipo, material y armamento con el que se tendrían que enfrentar, así como de la clase de instrucción y moral de combate que poseía su, hasta ese momento, relativamente desconocido enemigo.

De esta forma, durante los días que iba a durar el traslado hasta las Georgias y las operaciones en ellas de las fuerzas encargadas de realizarlas y que estaban formadas por la fragata de la clase 22 *Brilliant* y el destructor de la clase County *Antrim*, la fragata de la clase Rothesay *Plymouth* y el petrolero *Tidespring*, que había sido acondicionado para el transporte de material y hombres y dotado de dos helicópteros Wessex, a los que se uniría el *Endurance*, el mando británico ordenó al submarino *Conqueror* que patrullara la zona para prevenir cualquier intento argentino de reforzar las islas, cosa poco probable. Al mismo tiempo se incrementaron los vuelos de reconocimiento estratégico, a cargo de aviones Vulcan y Nimrod repostados en vuelo, entre las Georgias y el continente americano para detectar la también improbable aparición de aviones argentinos.

Cuando el 21 de abril la pequeña fuerza operativa se encuentra ya en las frías e inquietas aguas de las Georgias, el plan británico, sencillo y muy ortodoxo, como sería la tónica general más adelante, se pone en marcha. Esa noche a pesar de que las condiciones climatológicas son pésimas, debido a que la visibilidad es escasa, el frío intenso, el mar está encrespado y existen vientos racheados de hasta 100 km/h. desde el buque insignia para la operación, el *Antrim*, su comandante, el capitán de navío Young, da la orden para que un reducido grupo de hombres del 22 Regimiento del Special Air Service sean helitransportados al glaciar Fortuna, extensa lengua de hielo situada al Norte de Leith Harbour. Sin embargo, el helicóptero capota, por lo que se envía un segundo aparato a rescatar a los comandos, pero debido a la ventisca de nieve en la zona, este segundo helicóptero termina también estrellándose y aunque no hay víctimas, combatientes y tripulaciones quedan abandonados a merced de las duras condiciones climatológicas. El tercer helicóptero que se envía es un Wessex de lucha antisubmarina, dotado de radar, del *Antrim*, que con gran pericia logra la evacuación de todo el personal allí aislado.

De todas formas, la imperiosa necesidad de contar con observadores y correctores del tiro naval desde tierra, obliga a que en la noche del 23 al 24 de abril, se intente de nuevo la operación de infiltración, esta vez a cargo de elementos del Special Boat Service, los cuales, en número de quince, utilizan como medio de transporte lanchas neumáticas, lo que causa algunos desaparecidos debido al mal estado de la mar. Pese a esto, la operación alcanza el éxito.

En la mañana del 25 de abril, mientras la flotilla británica permanece a la expectativa de una mejoría de las condiciones climatológicas, hecho que ya se estaba produciendo, y a la espera de la valoración de los informes que los comandos radiaban casi de continuo desde sus escondidos puestos de observación, el helicóptero Wessex del *Antrim*, que al igual que los demás pertenecientes a los distintos buques involucrados en la operación, se encontraba en misión de reconocimiento, divisó al submarino argentino *Santa Fe* a unos 9 kms. del puerto de Grytviken del que intentaba alejarse, posiblemente para llevar a cabo alguna acción contra los buques británicos. El ataque contra el submarino comenzó inmediatamente con cargas de profundidad desde el citado helicóptero, produciéndosele algunas averías que impidieron su inmersión hasta que llegó al lugar el helicóptero Wasp del *Endurance*. Este, le disparó un misil AS-12 de fabricación francesa, que atravesó de lado la torreta del submarino.

Un helicóptero Wessex operando desde la cubierta del *Antrim* participó activamente en la recuperación de las Islas Georgias.





Un Vulcan británico despegando de la Isla Ascensión para una misión de bombardeo.

La dotación del navío argentino consiguió, pese al acoso británico, el dirigir el submarino a Grytviken, en cuyo puerto fueron abiertas las exclusas de admisión de agua, hundiéndose la nave rápidamente. La tripulación del navío lo abandonó y se incorporó a la guarnición de la capital.

Debido a la anterior acción y para aprovechar la probable confusión producida en los argentinos, el mando británico decide desencadenar, sin pérdida de tiempo, la totalidad de su plan, comenzando con un furioso bombardeo naval de las posiciones argentinas que es eficazmente corregido desde tierra por los comandos infiltrados. Al mismo tiempo, son helitransportados a los puntos tácticamente más importantes y cercanos a Grytviken, diversos componentes del Special Air Service, que ocupan posiciones desde las que cubren con sus fuegos el desembarco de una compañía (ciento veinte hombres) de Infantería de Marina. Tras un corto, intenso e incruento intercambio de fuegos en el que los británicos no tienen ninguna baja y los argentinos tan sólo tres, el comandante de la guarnición argentina, capitán Alfredo Astiz, decide la rendición de las islas, haciéndose efectiva cuando después de algunos momentos de vacilación, los infantes de marina argentinos (cerca de veinte) que defendían Leith Harbour, se rinden a las fuerzas británicas allí trasladadas desde Grytviken.

La operación británica se cierra con la firma en el puente de mando del *Antrim*, por parte del capitán Astiz y ante el comandante Young, de la primera de las dos rendiciones que los argentinos firmarían durante este conflicto. El total de prisioneros efectuados por los británicos se eleva a 90 soldados argentinos, 82 marinos de la tripulación del *Santa Fe* y 34 civiles de los llamados «chatarreros», todos los cuales, excepto el capitán Astiz, son repatriados tras su interrogatorio.

Con el final de esta acción comienza uno de los numerosos montajes que formarían la compleja y eficaz acción sicológica y de propaganda que Gran Bretaña venía realizando desde el mismo día de su expulsión de las islas y cuyo fin era



El capitán argentino Alfredo Astiz rinde las Georgias a los británicos.

la manipulación de la opinión interna y mundial para situarlas plenamente a su favor. De esta manera, el capitán Astiz, nada más ser identificado es trasladado a Gran Bretaña donde se difunde su supuesta participación en la tortura y asesinato de una súbdita sueca y otra francesa en 1970, cuando era elemento activo de la contra-información en la lucha antisubversiva de entonces en Argentina. Si bien los cargos no fueron suficientemente probados, así como la justicia británica no parecía poseer la suficiente jurisdicción para juzgarle, además de que las extradicciones solicitadas por Francia y Suecia fueron denegadas, el gobierno británico sí logró convencer a ciertos sectores de la opinión pública propia y extraña de que además de en defensa de sus intereses en la zona, la suya era también una lucha por la libertad y en contra de un ejército cuyos mandos eran famosos torturadores y violadores de los derechos humanos.

Concluida la toma de las Georgias, tanto argentinos como británicos, fuerzas combatientes como pueblos, al igual que la expectante opinión mundial, entran en un período de tensa calma en el que se mezclan la febril actividad por evaluar el significado de los fracasos o éxitos obtenidos, con la reorganización de sus respectivas fuerzas de acuerdo con las conclusiones elaboradas. Todo ello encaminado a tratar de mejorar sus respectivas posiciones de cara al seguro enfrentamiento armado que se aproximaba. Así, cuando el 30 de abril los Estados Unidos hacen pública su intención de prestar su apoyo moral y material a Gran Bretaña, ésta hace despegar esa misma noche de la isla de Ascensión a una escuadrilla de bombarderos estratégicos Vulcan que después de ocho horas

Un Harrier GR 3 en misión de apoyo táctico lanzando cohetes de 62 mm.





Arriba: **El sofisticado equipamiento electrónico de los Nimrod no siempre alertó con la suficiente antelación a la flota británica del inicio de los ataques argentinos.** Abajo: **Un Nimrod en misión de reconocimiento, este avión se caracterizó por el elevado número de horas en vuelo durante la campaña.**



Dos Dagger en Río Grande antes de salir para una misión.

de vuelo y tras ser repostados tres veces en vuelo, dejan caer, en la madrugada del 1 de mayo, sobre el aeródromo de Port Stanley, verdadero cordón umbilical de las islas con el continente, su carga de 21 bombas de 450 kgs. Sin embargo, esta operación de dieciséis horas de vuelo y enorme gasto de combustible, no daría el resultado apetecido, ya que como se demostraría después, los cráteres que aparecían en la pista del aerodromo, en las fotografías tomadas en inmediatos reconocimientos aéreos, eran en realidad círculos de tierra dispuestos por los propios argentinos para engañar a los británicos. La eficacia de los Vulcan en el bombardeo a gran altitud y con bombas de caída inercial quedó totalmente en entredicho.

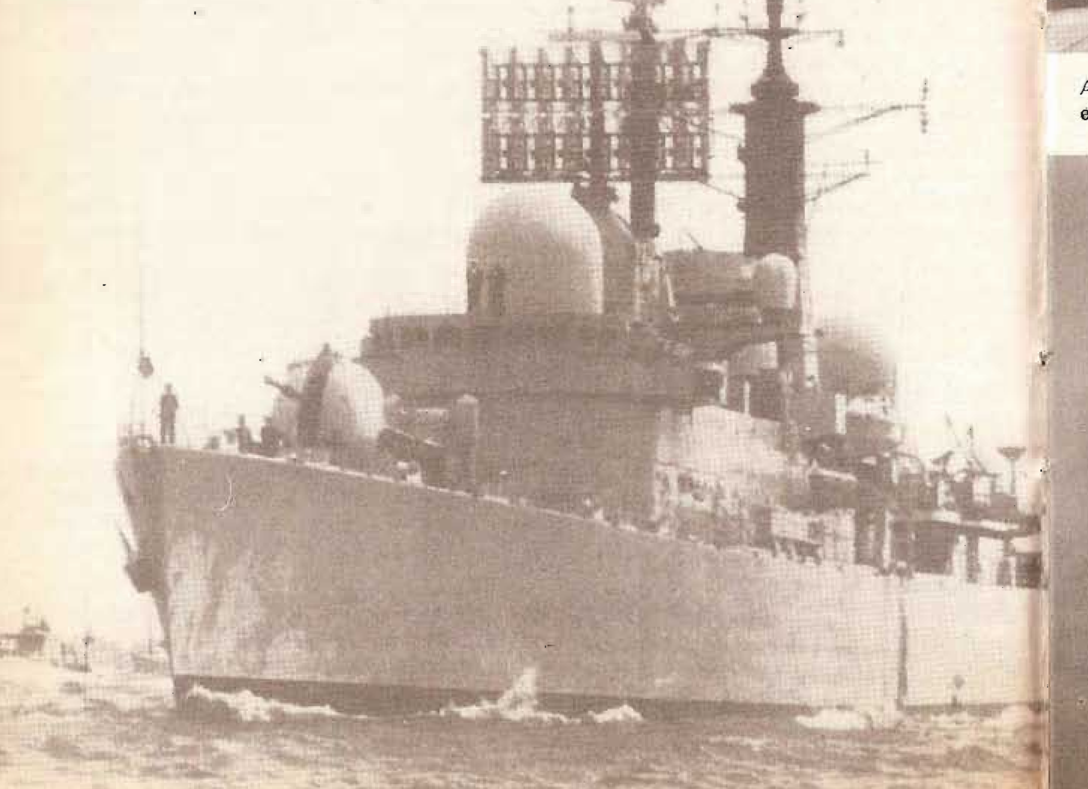
El ataque de los Vulcan fue completado esa misma mañana por la primera de las numerosas incursiones aéreas que los Sea Harrier realizaron contra las islas y que para este tipo de avión suponía su bautismo de fuego y su debut en el arte de la guerra.

Desde este momento se constituyeron en el centro de atención de los observadores militares de todos los países del mundo, ya que por su moderna y revolucionaria concepción como avión de despegue y aterrizaje vertical, así como por poseer otro tipo de innovaciones tecnológicas, sobre todo en cuanto a los equipos electrónicos se refiere, constituían por sí mismos un nuevo factor a introducir en los ya múltiples a tener en cuenta en el planeamiento y desarrollo de las operaciones de un conflicto de características tan peculiares y complejas como el que se iba a desarrollar.

De esta forma, varios Sea Harrier y Harrier GR3, escoltados por Sea Harrier armados con misiles aire-aire AIM-9 L Sidewinder, efectuaron varias pasadas a baja cota dejando caer sus bombas de 450 kgs. sobre el aderódromo de Port Stanley y también contra el de Goose Green. Sin embargo, dicha acción no obtuvo los resultados esperados, debido fundamentalmente a la intensa actividad antiaérea desarrollada por las unidades de artillería, agregadas al despliegue defensivo del 25 Regimiento de Infantería, encargado de la defensa del citado aeródromo, y que de ninguna manera era esperada por los pilotos británicos. Tan desagradable fue la sorpresa que, aunque sólo resultaron ligeramente dañados algunos aparatos, en lo sucesivo este tipo de operaciones tendrían que ser planeadas con más detalle y tomando mayores precauciones, guardando el respeto debido al denso despliegue antiaéreo argentino, que contaba con sistemas de armas como el Tigercat, fabricados en la propia Gran Bretaña.

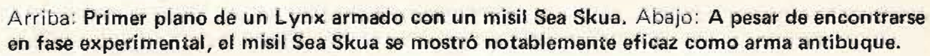
En la tarde de este mismo día 1 de mayo, se produce el primer combate

avión-avión, entre una patrulla de Sea Harrier y otra de Dagger argentinos. El desarrollo y resultado de este encuentro resultó ser de gran trascendencia para ambos contendientes, a pesar de que la valoración del mismo hubo de ser, como es lógico, diametralmente opuesta. La duración del combate fue de pocos segundos y los aviones no llegaron a entrar en contacto visual en ningún momento. Una vez que los radares de los Sea Harrier detectaron a los Dagger, los pilotos, introdujeron en sus direcciones de tiro los datos necesarios y esperaron a estar a unos dos mil metros de distancia para disparar sus Sidewinder. En pocos segundos los Dagger se convirtieron en inmensas bolas de fuego. La valoración por parte británica fue inmediata, una vez conocido el acontecimiento, al comprender que el dominio aéreo se encontraba a su alcance utilizando el binomio Harrier-Sidewinder AIM-9L. Este es un misil de fabricación norteamericana dotado de alta tecnología, que se conduce al objetivo por las radiaciones infrarrojas de sus motores o simplemente por la reducida emisión calorífica del fuselaje del mismo, por lo que no le es necesario al avión atacante el maniobrar para colocarse a la cola de su enemigo. En cambio, para los pilotos argentinos quedaba claro que al carecer sus aviones Dagger, de fabricación israelí, de los equipos electrónicos de detección y decepción necesarios para neutralizar a los misiles de los Harrier, ya que al comprar los aviones los israelitas no incluían en ellos sus complejos y modernísimos aparatos de guerra electrónica por conside-

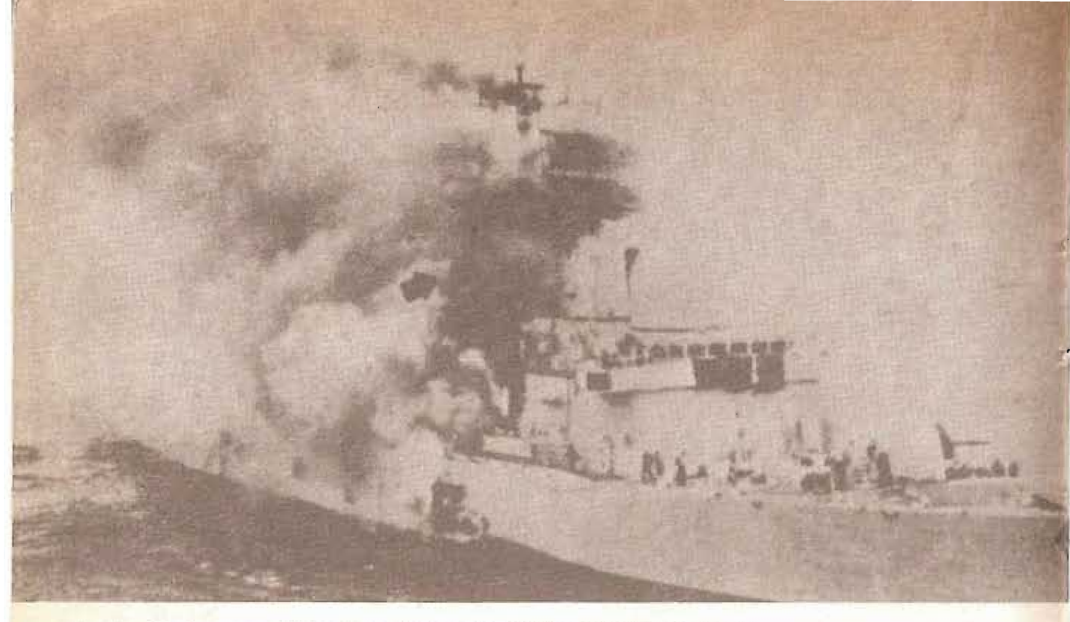


El destructor británico *Glasgow* que resultaría con el impacto de una bomba de 450 kg en su interior, el 9 de mayo durante un bombardeo de Skyhawk A-4Q.

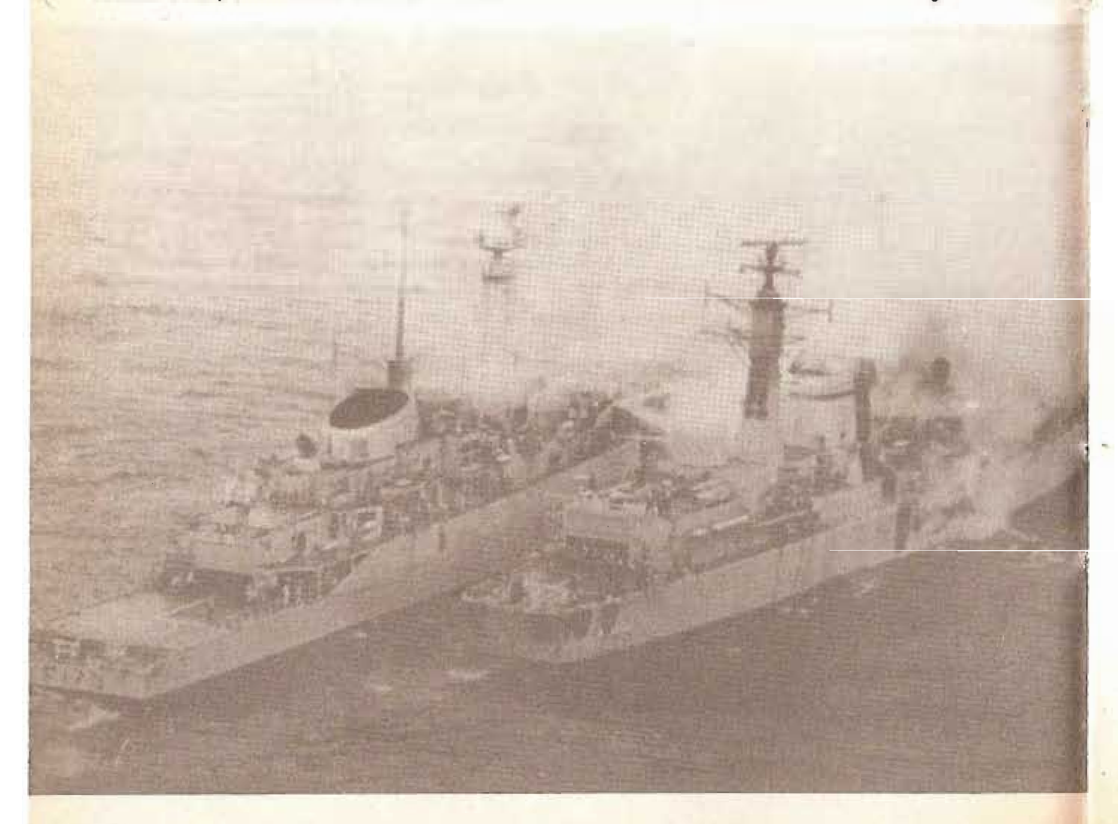




Arriba: **Primer plano de un Lynx armado con un misil Sea Skua.** Abajo: **A pesar de encontrarse en fase experimental, el misil Sea Skua se mostró notablemente eficaz como arma antibuque.**



Arriba: El destructor *Sheffield* ardiendo. Las flechas indican el radomo del sistema de comunicaciones vía satélite y las antenas de los equipos de guerra electrónica. Abajo: La fragata *Arrow* intenta desesperadamente sofocar el incendio en el *Sheffield* mediante el bombeo de agua.



DESPLIEGUE ANTIAEREO EN PORT STANLEY

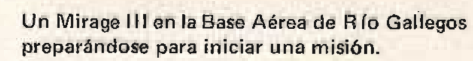
CAÑON ANTIAEREO
PUESTO TIGERCAT
PUESTO ROLAND



Artificieros argentinos preparan una bomba de 225 kg que formará parte del armamento de un avión Skyhawk.

rarlos secretos, y como tenían que actuar debido a la distancia, al límite de su autonomía, por lo que tampoco podían utilizar la post-combustión de sus aviones, debido al considerable consumo de combustible requerido a esta técnica, totalmente necesaria para obtener la suficiente velocidad y capacidad de maniobra que el combate avión-avión requiere, lo mejor de ahora en adelante sería eludir en lo posible este tipo de encuentros, como así lo hicieron.

Al mismo tiempo que se producía este clarificador combate aéreo, la flota británica acercó a Port Stanley un destructor y dos fragatas que iniciaron el primero de los varios bombardeos navales que sufrirían las posiciones argentinas en torno a la ciudad. Sin embargo, la aparición de dos bombarderos argentinos Canberra, hizo que el cañoneo naval perdiera eficacia resultando tocada la fragata *Arrow*, aunque al final uno de los Canberra fuera abatido por un Sidewinder disparado desde un Sea Harrier. Esta acción aérea de los Canberra era tan sólo una de las numerosas misiones hasta un total de cincuenta y seis, que la Fuerza Aérea argentina desarrolló este día contra la flota británica, inaugurando así lo que iba a ser desde entonces una constante en su valerosa actuación. Terminaba así, junto al derribo de varios helicópteros británicos que intentaron heliportar varias unidades de comandos a las cercanías de Port Stanley, el primer día de combate propiamente dicho y los primeros encuentros entre los hombres y materiales que durante un mes y medio iban a sostener una dura pugna por hacer prevalecer sus razones. Para los argentinos quedaba claro que los británicos venían bien equipados y conocían su oficio. Por su parte, la defensa antiaérea argentina y las citadas cincuenta y seis salidas de su fuerza aérea en ese primer día, demostraron a los británicos que aquel «...paseo militar...» que profetizara el almirante Woodward no iba a ser posible.



Un Mirage III en la Base Aérea de Río Gallegos preparándose para iniciar una misión.

Al día siguiente, domingo 2 de mayo, se conoce el hundimiento del crucero argentino *General Belgrano* por el submarino de propulsión nuclear *Conqueror*. La opinión mundial reaccionó de forma casi unánime llenando el nombre de Gran Bretaña de improperios. Nadie comprendía el motivo del hundimiento de un buque que, aunque de guerra y enemigo, se encontraba fuera de los límites de la Zona de Exclusión Total, cuyas dimensiones habían sido fijadas de forma unilateral por la propia Gran Bretaña. Cuando las noticias comienzan a fluir con más intensidad y junto a la elevada cifra de bajas argentinas se conoce que el hundimiento se realizó previa orden de la Sra. Thatcher, la indignación aumenta y parece que el complejo y eficaz montaje propagandístico británico, tan metódicamente desarrollado desde el primer día del conflicto, va a desmoronarse con este sólo hecho que ya ha sido calificado como de «típica acción de piratería británica». Sin embargo, desde el punto de vista británico la acción es del todo lógica. Hasta el momento, el flamante nombre de Zona de Exclusión Total dado a un trozo de mar y aire por los británicos, no ha pasado de ser más que eso, un nombre, ya que a Port Stanley han estado llegando barcos argentinos que, navegando generalmente solos o en parejas, han conseguido llevar algunas toneladas de suministros a su guarnición a pesar de que la mayoría y los más importantes abastecimientos lo han hecho por vía aérea. Gran Bretaña va a poner remedio de forma fácil y sin riesgo a tan desprestigiosa situación la tarde del 2 de mayo, consiguiendo por añadidura dos objetivos que a estas alturas le resultaban moralmente prioritarios. De esta forma, cuando el *Conqueror* detecta la presencia del lento, viejo y mal equipado crucero *General Belgrano* que navegaba escoltado por los destructores *Hipólito Bouchard* y *Piedra Buena* debido a que el citado crucero carecía de los adecuados equipos de detección antisubmarina, a unos 60 kilómetros fuera de la Zona de Exclusión Total, pone el avistamiento en conocimiento de Londres mediante el empleo de sus potentes medios de comunicación vía satélite y espera hasta que recibe la orden de hundir al navío argentino cuatro horas después de haberlo detectado. A las 16.00 horas, el capitán del *Conqueror* ordena el disparo de un torpedo MK-8 que hace blanco en la sala de máquinas del crucero, quien tres minutos después vuelve a estremecerse al ser alcanzado por un segundo torpedo esta vez en la proa, lo que provoca una inclinación hacia estribor de 10°. Fuertemente escorado, el viejo superviviente de Pearl Harbour, es abandonado por sus escoltas ante el temor de ser hundidos ellos a su vez por el



Personal argentino de servicio en tierra preparando las cintas de munición para el cañón de 20 mm de un Mirage III.

indetectado submarino enemigo. Después de una larga e interminable hora de agonía a lo largo de la cual no ha dejado de ser azotado por las frías aguas del Atlántico Sur, el *General Belgrano* se hunde definitivamente llevándose consigo a 324 de sus 1.050 tripulantes.

Los objetivos británicos son alcanzados. Por una parte, sin duda la más importante, la Armada argentina comprende que el Atlántico Sur es británico, ya que excepto dos destructores de la moderna clase 42 británica, el resto de sus efectivos navales eran casi todos viejos buques comprados a los Estados Unidos o a la propia Gran Bretaña como era el caso del portaaeronaves *Veinticinco de Mayo*. Así que de ahora en adelante no se aventurará ni lo más mínimo por aquellas aguas. Por otro lado, si la flota argentina pudo suponer en algún momento una amenaza para la fuerza naval británica, opinión en la que se basó, según la Sra. Thatcher, su decisión de hundir el crucero argentino y que como hemos visto era del todo discutible, esto iba a dejar de ser así. Con un hecho naval nada meritorio, dada la enorme diferencia de características de ambos contendientes, pues el *General Belgrano* carecía de equipos para la detección submarina, su velocidad era muy baja y su armamento antisubmarino casi nulo, además de no ir lo suficientemente escoltado, mientras que el *Conqueror* es uno de los submarinos más modernos de la Royal Navy, dotado de alta velocidad incluso sumergido, así como de sofisticado armamento y equipos electrónicos de moderna concepción, los británicos consiguieron eliminar a uno de los tres ejércitos que componían las Fuerzas Armadas argentinas.

El 3 de mayo, la Armada argentina sufre otro revés. Si bien no de la importancia del hundimiento del *General Belgrano*, no por ello deja de ser menos dramático y desde luego altamente valorable para los británicos. Cuando los patrulleros argentinos con base en Port Stanley, *Comodoro Somellera* y *Alférez Sobral* se encontraban rastreando una zona en busca de posibles pilotos argentinos supervivientes de la jornada de

combates aéreos del día anterior, son detectados por un helicóptero Sea King del *Hermes* que se encontraba en misión de reconocimiento y alerta temprana, el cual da la alarma inmediatamente. En pocos minutos acude a la zona un helicóptero Lynx, perteneciente al destructor *Coventry*, armado con cuatro misiles Sea Skua aire-buque. Este misil, con el que fueron dotados algunos helicópteros de la fuerza aeronaval británica, de forma un tanto precipitada, antes de su salida de Gran Bretaña, ya que aún se encontraba en período de evaluación por los técnicos de la Royal Navy para determinar la conveniencia o no de incluirlo en su arsenal, iba a pasar de forma brillante, la prueba más difícil para cualquier arma experimental: una acción real.

Nada más llegar el Lynx a la zona designada y tras adquirir con su radar el primero de sus objetivos, no tardó más que unos segundos en disparar un primer misil cuyo impacto en el casco del *Comodoro Somellera* hizo que éste se hundiera rápidamente. Por su parte, el *Alférez Sobral* resulta con tantas averías y desperfectos, además con su capitán y siete de sus tripulantes muertos y varios heridos, al ser tocado por otro misil, que aunque consigue arribar a Port Stanley lo hace sólo para no salir más de allí.

De esta forma, el Sea Skua, cuyo bautismo de fuego y mayoría de edad son alcanzados con esta sola acción, se convierte en una nueva arma del amplio arsenal británico. Misil de nuevo diseño, de características aire-buque y concebido para ser empleado sólo desde helicópteros, debe su precisión al radar de localización y seguimiento Seaspray de fabricación exclusiva para la guía de este arma con el que va dotado el helicóptero que posee al Sea Skua como armamento principal. Además, sus 33 kgs. de carga de alto explosivo químico, aseguran los suficientes destrozos como para averiar gravemente a cualquier buque.

Cuando Argentina y los países que la apoyaban, de forma más moral que material, no salían de su asombro después de los duros, sorprendentes e inesperados golpes recibidos,el mundo quedó conmocionado el 4 de mayo al conocer cómo el destructor *Sheffield*, el primero de la modernísima clase 42, puesto en servicio en 1975 y cuyo costo de construcción se elevó a 26 millones de dólares, había resultado tocado, ardiendo seguidamente como uua tea, por un misil Exocet, de fabricación francesa, lanzado desde un avión Super Etendard de la Armada argentina, cuyo costo no superaba los 350.000 dólares. La acción argentina se había saldado además con 20 muertos de la tripulación y numerosos heridos.

Debido al temor británico de que sus más importantes buques, el *Hermes* y el *Invincible*, no sólo por su tonelaje y el número de sus tripulantes, si no por ser las bases de los aviones y helicópteros imprescindibles para el éxito de toda la Operación Corporate, pudieran ser sorprendidos por un ataque a baja cota de la Fuerza Aérea argentina, ya que existía la posibilidad de que los radares de vigilancia y exploración lejana de que iban dotados ambos buques, no consiguieran dar la alarma, si los aviones se acercaban a ras del agua, con el tiempo suficiente para poder reaccionar adecuadamente, tanto el uno como el otro poseían destacados a varios kilómetros hacia el Oeste de sus posiciones, a un destructor cuya misión era la de conseguir esa detección temprana de cualquier posible amenaza aérea. Realizando esta misión, llamada de «picket radar», se encontraba el *Sheffield* respecto al *Hermes* cuando ambos fueron detectados por un avión argentino Neptune de reconocimiento aéreo, quien comunicó de inmediato la aparición en su radar de dos «manchas» aisladas, una más grande que la otra. La reacción argentina, preparada desde hacía tiempo para casos como éste, no se hizo esperar. En pocos



Puesto de tiro argentino de un cañón HS-661 de 30 mm en los alrededores de Port Stanley.

segundos estaban en el aire dos aviones Super Etendard armados cada uno con un misil aire-buque Exocet que había sido montado en ellos hacía pocos días, por un equipo de la empresa Marcel Dassault que aún permanecía en Argentina. Volando a pocos metros sobre la superficie del agua hacia el lugar designado por el Neptune, para impedir ser detectados por cualquier radar y con sus propios equipos de detección apagados para no descubrirse a los numerosos equipos de exploración de emisiones electromagnéticas de los buques británicos, los dos aviones argentinos recorrieron la enorme distancia hasta sus objetivos ascendiendo hasta una altura de 170 metros cuando se encontraban a unos sesenta y cinco kilómetros de los buques enemigos, los cuales aparecieron de inmediato en sus recién encendidos radares de localización, lo que provocó al mismo tiempo su detección por los radares del *Hermes* que, sin embargo, no estimó peligrosa la aparición de dos solitarios aviones cuyo modelo estaba suficientemente esclarecido y que rápidamente viraban 180º y s- alejaban. Efectivamente, los pilotos argentinos introdujeron las coordenadas de ambos blancos en los respectivos calculadores de dos misiles y los dispararon seguidamente, alejándose de inmediato. Mientras tanto, el *Sheffield,* que se encontraba realizando comunicaciones vía satélite, lo que le obligaba a que el resto de sus equipos electrónicos de detección no pudieran trabajar al cien por cien de sus posibilidades, no se apercibió ni de los aviones ni de los misiles. Los Exocet, que desarrollan más de la mitad de su rápida carrera guiados por las coordenadas previamente introducidas en ellos y muy cerca del agua, tampoco fueron detectados hasta que casi al final de su trayectoria pusieron en marcha de forma automática su radar de adquisición y guía final hasta el momento del impacto, siendo entonces demasiado tarde para el *Sheffield* que se estremeció por la terrible penetración del misil en su interior. Aunque la potente carga ofensiva del misil no llegó a explosionar, fue suficiente el incendio de su combustible remanente, así como el hecho de que resultara impactada la sala de control del buque, por lo que los sistemas de reacción quedaron bloqueados y no pudieron ponerse en funcionamiento, a lo que se añadió la enorme ligereza y combustibilidad de los materiales empleados en la construcción del navío (aluminio, plástico, etc.), y a la extensa red de cables que lo recorrían, para que el incendio se extentendiera con la rapidez de la pólvora ardiendo, por lo que el *Sheffield* se encontró envuelto en llamas y en una extensa y espesa humareda en pocos segundos.

Para el *Hermes* quedaba claro entonces que el segundo misil que se acercaba hacia él, y cuya detección se veía muy dificultada por la enorme cantidad de emisiones electromagnéticas en la zona producidas por los radares de los numerosos buques de apoyo que los utilizaban sin ninguna disciplina ante el temor de chocar entre ellos, constituía una terrible amenaza para cuya neutralización se disponía de escasos segundos y de ninguna contramedida electrónica, ya que este misil era de dotación en los buques británicos, por lo que nunca se pensó que podría ser disparado contra ellos mismos, por lo que sólo se pudo lanzar un elevado número de «chaff» (laminillas de plomo y aluminio, cuyas dimensiones equivalen a determinadas longitudes de onda, por lo que engañan con falsos ecos a los radares cuyas frecuencias trabajan en esas mismas logitudes de onda) confiando en poder decepcionar al radar del Exocet, lo que se consiguió. El misil terminó estrellándose contra la superficie del mar.



Cañón antiaéreo bitubo Oerlikon de 35 mm integrado en la defensa antiaérea contra aviones a muy baja altitud en Port Stanley.

Después de intentar remolcar hasta Gran Bretaña para su estudio, el esqueleto de lo que fue buque orgullo de la Armada británica, el *Sheffield* se hundió diez días después al no resistir los golpes de un mar cada vez más furioso.

Argentina consigue con esta sola acción una enorme victoria moral sobre Gran Bretaña y una gran inyección de confianza en sus propias fuerzas armadas y en la opinión pública. Al mismo tiempo, la flota británica dedice abrir su despliegue, con la consiguiente dificultad para su aprovisionamiento entre los buques y alejarse de las islas, limitando en parte la actuación de sus aviones y helicópteros al aumentar las distancias de sus vuelos. También quedaba claro que la guerra se iba a recrudecer y que tanto uno como otro contendiente sólo podían salir airosos de aquel conflicto consiguiendo una clara victoria militar y desde luego que por lo menos la Fuerza Aérea argentina debía ser tenida en cuenta, ya que el valor de sus pilotos y la capacidad de destrucción de sus aviones y misiles era considerable. Por su parte, la Sra. Thatcher no aparecería en la televisión británica hasta después de la Batalla de Goose Green.

El 9 de mayo es bombardeado por aviones Sea Harrier el pesquero argentino *Narval* que es capturado y acusado de estar efectuando espionaje electrónico en las proximidades de la flota británica. Este mismo día, se realiza un intenso bombardeo naval de la isla Soledad con el objeto de suavizar posiciones y tratar de desmantelar diversas instalaciones y redes argentinas de mando y comunicaciones. Esta operación puede por tanto considerarse como una de las primeras de las encaminadas a preparar y facilitar el ya cercano desembarco de San Carlos. Sin embargo, y como ya ocurriera el 1 de mayo, la Fuerza Aérea argentina aprovechó la necesaria concentración de la flota británica para lanzar un elevado número de aviones sobre ella, formando esta vez el grueso del ataque aéreo argentino los Skyhawk A4-Q, resultando el destructor *Glasgow* con una bomba de 450 kgs. alojada en su interior que, si bien no explosionó, sí requirió la retirada del buque mar adentro para la desactivación de tan peligroso artefacto, lo que se consiguió. También resultaron tocados por fuego de cañón otros buques aunque los desperfectos no fueron comparables a los del *Glasgow.*

San Carlos

El día 22 de mayo la opinión pública mundial recibía la noticia de que la Fuerza Operativa británica desplazada al Atlántico Sur estaba intentando establecer una cabeza de playa en una zona denominada bahía de San Carlos, situada al Noroeste de la isla Soledad y que se estaban librando importantes combates en la misma. Para quien hubiera seguido con interés el desarrollo de los acontecimientos y tuviera ciertos conocimientos de estrategia y de táctica militar, dicha información no podía constituir una sorpresa, pues a esas alturas del conflicto era realmente la única solución viable que le quedaba al gobierno británico para recuperar el control de las islas. Bien es verdad, que el lugar elegido para la realización del desembarco sí que era una incógnita.

El plan de acuerdo diplomático presentado por el Secretario General de las Naciones Unidas Javier Pérez de Cuéllar, estaba destinado al fracaso desde el primer momento, cosa que acabó sucediendo el 18 de mayo, no por su contenido, (que no difería mucho del presentado por Alexander Haig o del intento realizado por el presidente peruano Belaunde Terry) sino por el momento elegido. En realidad, a esas alturas de la crisis, cualquier acuerdo de paz que no llevara consigo la inmediata retirada de todas las fuerzas argentinas desplegadas en las islas, no interesaba a los británicos. Hay que tener en cuenta que cuando el día 2 de mayo fue presentado a ambas partes ya había que contabilizar las acciones británicas contra Port Stanley y las que condujeron a la recuperación de las islas Georgias del Sur y por parte argentina las realizadas por su fuerza aérea contra la Fuerza Operativa británica. Los posteriores hundimientos del crucero argentino *General Belgrano* y del destructor británico *Sheffield* dejaban bien clara la afirmación en sus posturas de ambos gobiernos. Tanto la Junta Militar argentina como la señora Thatcher habían conseguido convencer a sus respectivos pueblos de que se trataba de una cuestión de honor, y en parte lo era, y en consecuencia no podían presentar las bajas sufridas hasta el momento a cambio de nada. Por lo tanto, las acciones citadas no sólo no les hicieron sentarse a la mesa de negociaciones, sino que les reafirmaron en sus respectivas posturas y las declaraciones y comunicados oficiales se tornaron, si cabe, más duros y belicistas.

Desde que el día 5 de abril el grueso de la Fuerza Operativa británica zarpaba del puerto de Portsmouth, el gabinete de guerra británico se trazó tres posibles líneas de acción a seguir en función del futuro desarrollo de los acontecimientos, teniendo las tres en común el deseo de que quedara patente su firme resolución de poner de nuevo las islas bajo bandera británica.

La primera consistía en efectuar el traslado del destacamento de fuerzas a velocidad «diplomática» al objeto de dar tiempo a que se establecieran contactos de tipo político, fundamentalmente la misión negociadora de Alexander Haig, que permitieran un acuerdo pacífico sin necesidad de llegar al conflicto armado. No hay que olvidar sin embargo, que este lento desplazamiento a través del Océano Atlántico tenía también fuertes connotaciones logísticas y de organización de la fuerza, pues la gran rapidez con que zarpó la flota británica, al objeto de dar impresión de firmeza, fue en detrimento de su capacidad en el momento de la partida a pesar del gran esfuerzo realizado en los días siguientes a la ejecución del Operativo Rosario por parte argentina.

Según hemos visto, esta primera línea de acción se convirtió en inviable fundamentalmente a partir del fracaso de la misión norteamericana y definitivamente al finalizar en los mismos términos, el ulterior y desesperado intento de Pérez de Cuéllar.

La segunda línea de acción posible consistía en establecer un bloqueo, aé-



Las patrullas aéreas de combate británicas constituyeron un temible enemigo para los pilotos argentinos.

reo y naval, de las islas al objeto de aislarlas logísticamente del territorio continental argentino para conseguir un progresivo deterioro físico y psíquico de las fuerzas argentinas que se encontraban guarneciéndolas y de esta forma obligar al mando argentino a aceptar las propuestas británicas. Incluía igualmente en su planteamiento la posibilidad de realizar acciones de carácter selectivo que contribuyeran junto con el bloqueo a desgastar a las fuerzas argentinas y a debilitar la defensa.

En principio, esta posibilidad entró en juego, mucho antes de que la primera se mostrara inútil, a raíz de la declaración como zona de guerra de las 200 millas náuticas en torno a las islas a partir del 12 de abril.

Esta declaración no pasó por el momento de ser un puro formulismo, pues aunque la presencia de submarinos nucleares británicos hizo replegarse a la armada y a la marina mercante argentinas, la declaración nada decía respecto del espacio aéreo, cuestión lógica por otra parte dado que en ese momento carecían de medios que pudieran controlarlo eficazmente. De cualquier forma, hasta el 1 de mayo, parece ser que varios mercantes argentinos lograron alcanzar Port Stanley y por supuesto, el esfuerzo de transporte aéreo argentino fue muy importante. No hay que olvidar que la fuerza aérea, en unión de varias compañías civiles, como Aerolíneas Argentinas y la Compañía Austral consiguieron hacer llegar hasta la base aérea militar Malvinas unas 5.000 toneladas de carga y 9.000 hombres mediante la realización de unos 450 vuelos.

Sin embargo, a partir del 1 de mayo, con la presencia física del Grupo de Combate de la Fuerza Operativa británica, el panorama cambió completamente. El Gobierno británico amplió la zona de guerra a una zona de exclusión total que comprendía igualmente el espacio aéreo. De esta forma el bloqueo marítimo se hizo efectivo dada la gran diferencia, tanto cualitativa como cuantitativa, existente entre la Armada argentina y los medios de la Royal Navy desplazados al Atlántico Sur y por otra parte la presencia en el teatro de operaciones de los Sea Harrier de los escuadrones aeronavales y de los Harrier GR3 de la RAF obligó a disminuir notablemente el número de vuelos realizados entre el continente y las islas. Posteriormente, tras el hundimiento del *Sheffield,* el día 7 de mayo el Gobierno británico decidió, para paliar la amenaza de la fuerza aérea enemiga ampliar la zona de exclusión total hasta las 12 millas de distancia de la costa argentina.

En función de esta segunda línea de acción, en la primera mitad del mes de mayo se produjeron diversos ataques a buques argentinos entre los cuales destacó significativamente el hundimiento del ya citado crucero *General Belgrano.*

En cuanto a las acciones selectivas mencionadas anteriormente, las más importantes fueron: acciones de bombardeo realizadas por los Vulcan contra Port Stanley, la primera de las cuales se produjo el 1 de mayo y fue acompañada de un posterior ataque a cargo de los Sea Harrier y de varios intentos de desembarco helitransportado, todos ellos frustrados, que constituyeron un intento de valorar la capacidad defensiva de Port Stanley; acciones de los Sea Harrier contra el aeródromo de Port Stanley y también el de Goose Green; bombardeos navales de Port Stanley y Darwin-Goose Green en la isla Soledad y de Port Howard y Fox Bay en la isla Gran Malvina; recuperación de las Georgias del Sur; incursión con apoyo de fuego naval contra la base aeronaval Calderón de la isla Pebble.

Todas estas acciones no daban sin embargo, el resultado apetecido por los

El buque de asalto anfibio *Fearless* en San Carlos. Entre sus dos mástiles puede distinguirse un Dagger argentino.





Un Skyhawk luce orgulloso la silueta de una fragata británica hundida.

británicos. Se había conseguido que los argentinos disminuyeran el volumen del puente aéreo pero no habían logrado anularlo completamente. Las acciones de los Vulcan contra el aeródromo de Port Stanley no habían conseguido el propósito de inutilizar su pista. Los ataques de los Sea Harrier se habían encontrado con una importante defensa antiaérea. Los bombardeos navales no se mostraban lo suficientemente efectivos. Y todas las tentativas de desembarco helitransportado habían fracasado. A su favor sólo contaban con el haber obtenido la superioridad naval y con la recuperación de las islas Georgias. Esto, a todas luces, era escaso bagaje para una fuerza tan importante y sobre todo no parecía que iba a conducir a ningún resultado resolutivo en un plazo breve de tiempo. Por otra parte, en este estado de cosas, Gran Bretaña se enfrentaba a tres grandes problemas. Por un lado, el prestigio de la nación y el personal de la primera ministra se estaban deteriorando sobremanera, pues, a mediados de mayo, tras mes y medio de operaciones, no sólo no habían conseguido nada positivo sino que los argentinos los estaban tratando de igual a igual. Por otra parte, estaba el problema del gran desembolso económico que suponía la operación y que lógicamente aumentaba día a día. Y finalmente quedaba el saber cuanto tiempo aún podía permanecer operativo el destacamento de fuerzas, máxime teniendo en cuenta la proximidad del invierno austral con lo que ésto suponía de aumento de la adversidad de las condiciones atmosféricas y climatológicas con el consiguientes desgaste del personal y del material. Y a todo esto, además, había que añadir la constante amenaza que para la flota suponía la Fuerza Aérea argentina que a esas alturas ya había dejado entrever cual era su grado de resolución.

Por todo ello, y tras el ya citado fracaso diplomático, urgía tomar una decisión de índole militar que inclinara rápidamente la balanza en su favor. Y esta decisión lógicamente era sencilla: el objetivo fundamental desde el punto de vista político y militar era Port Stanley, capital de las islas y sede del representante del Gobierno argentino y por lo tanto todas las acciones que se quisieran emprender deberían de ir encaminadas a su recuperación. Ello exigía obviamente un desembarco en la isla Soledad, bien, directo sobre el objetivo, o en cualquier otra zona para posteriormente realizar una aproximación sobre el mismo. En consecuencia se optó por realizar esta operación.

La decisión adoptada por el gabinete de guerra no sorprendió al almirante Woodward que tenía prevista esa posibilidad desde que la flota puso proa al Atlántico Sur y en consecuencia, cuando a mediados de mayo le fue comunicada, los planes para la ejecución de la operación anfibia y todo lo concerniente a la organización de la misma ya estaban prácticamente ultimados. Veamos por qué se eligió San Carlos y quiénes intervinieron en la preparación y desarrollo de la operación.

Como ya hemos visto, el Cuartel General de la III Brigada de Comandos de los Royal Marines con su general, Julian Thompson, al frente, se trasladó al teatro de operaciones en el buque de asalto anfibio *Fearless*. En la sala de juntas de este barco hay que situar todas las reuniones de estudio, planificación y dirección de la operación de desembarco anfibio. Sobre la base del Estado Mayor de la citada Brigada se constituyó un Estado Mayor Conjunto, al cual se incorporaron el teniente coronel jefe del 29 Comando de la Real Artillería, el mayor jefe del 59 Comando independiente de los Ingenieros Reales, el comodoro de guerra anfibia M. Clapp, más un oficial de enlace de la Royal Navy, todos ellos bajo el mando directo del general de brigada J. Thompson. Aunque en última instancia la responsabilidad de la decisión militar, que no política, haya que adjudicársela al almirante Sir John Fieldhouse, no cabe duda de que sobre



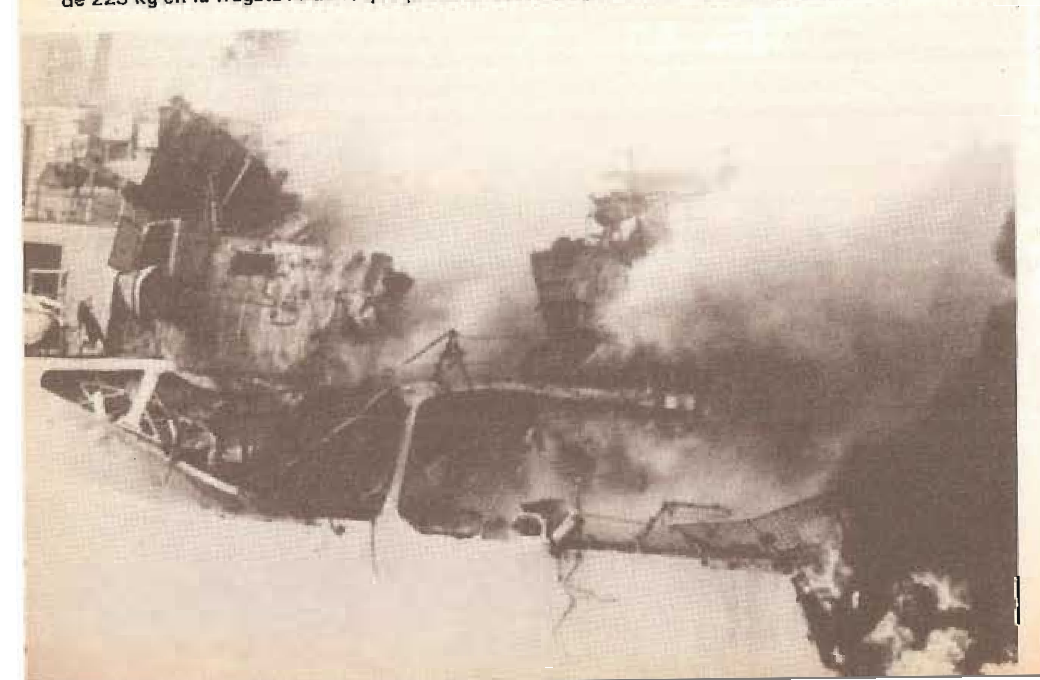
Impresionante instantánea del hundimiento del *Coventry* en la entrada Norte del Estrecho de San Carlos el día 25 de mayo.



Buques británicos bajo la acción de las bombas argentinas en la bahía de San Carlos. En primer término aparece el ferry *Norland*.



Arriba: **La fragata HMS *Antelope* resultó hundida en San Carlos el 23 de mayo como consecuencia de los ataques sufridos el día anterior.** Abajo: **Incendio provocado por la explosión de una bomba de 225 kg en la fragata *Ardent* que posteriormente se partiría en dos, hundiéndose a continuación**



ellos recayó la verdadera responsabilidad de la operación, sin olvidar al contraalmirante Woodward y al general Jeremy Moore de quienes dependía Thompson.

En base a que la posibilidad de un desembarco anfibio se había planteado desde el primer momento, el citado Estado Mayor Conjunto se constituyó e inició sus trabajos prácticamente desde la partida de Portsmouth.

Su principal preocupación fue desde el primer momento la amenaza de la Fuerza Aérea argentina. Se ha especulado mucho al respecto, en el sentido de que los británicos la infravaloraron pensando que ni técnica, ni táctica, ni moralmente iban a estar a la altura de las circunstancias que les iban a imponer sus Harrier y los modernos sistemas misilísticos de defensa aérea de sus destructores y fragatas. Y es posible que así fuera pero tan sólo en lo que se refiere al extraordinario valor y arrojo demostrado por los pilotos argentinos. En realidad su actuación asombró no sólo a los británicos si no al mundo entero. Sin embargo, es difícil de creer que el mando británico no fuera capaz de evaluar correctamente el poder aéreo argentino, máxime cuando tenía todos los datos necesarios a su alcance.

Los hombres de las fuerzas aéreas argentinas, como sucede en casi todos los ejércitos del mundo, eran oficiales y suboficiales profesionales y muchos de ellos tenían en su haber cursos realizados en los Estados Unidos, en Europa y en Israel y, aunque carecían de experiencia de combate, había que presumir que su preparación técnica y táctica era buena. Lo del valor era una incógnita pero en cualquier caso era un dato a considerar sin despreciarlo de antemano. La única incógnita real era el saber si los argentinos habían sido capaces de situar en estado operativo los cinco Su-

Situaciones como ésta forzaron a que el *Atlantic Conveyor* fuera utilizado en ocasiones como portaeronaves eventual hasta su hundimiento.





Helicóptero Wasp en misión de evacuación durante el establecimiento de la cabeza de playa de San Carlos.

per Etendard armados cada uno de ellos con un misil antibuque Exocet AM-39 que habían recibido de Francia en los últimos meses de 1981. Como ya es conocido, el 4 de mayo y de forma brutal despejaron la duda. En cualquier caso el número de aviones de combate argentinos era perfectamente conocido por los británicos y por supuesto no era nada desdeñable a pesar de su escasa dotación de medios electrónicos.

Por otra parte, era fácil de suponer que dichos aviones operaran desde bases continentales. Por un lado, el único aeródromo utilizable en las islas por ese tipo de aviones era el de Port Stanley pero para ello hubiera sido necesario alargar su pista que tan sólo tenía 1.200 metros de longitud. Esto no hubiera constituido un gran problema pero sí lo hubiera sido, y prácticamente irresoluble, el dotar al aeródromo de los medios necesarios de infraestructura, mantenimiento, control de tráfico aéreo, medios de defensa antiaérea, etc., para que desde él pudieran operar los alrededor de cien A-4 Skyhawk, Mirage III, y Dagger-40 de que disponían los argentinos. Y por otro lado, el operar desde bases continentales, aunque obligaba a hacerlo al límite del alcance de combate de los aviones e incluso en ocasiones a tener que utilizar el sistema de reabastecimiento en vuelo, tenía la gran ventaja de que sus bases eran «santuarios» por la improbable posibilidad de que los británicos se decidieran a atacar el territorio continental argentino.

De todo ello se deduce que los británicos conocían inicialmente la amenaza potencial que representaba la Fuerza Aérea argentina y además cuando la operación de desembarco se encontraba en las últimas fases de preparación ya habían sufrido sus primeros efectos.

Por lo tanto, y a pesar de que la doctrina sobre desembarcos anfibios establece que se ha de disponer de superioridad aérea, la imposibilidad de atacar las bases continentales unida a la falta de tiempo por la urgente necesidad de la realización del desembarco, hizo que los británicos aceptaran, como un riesgo calculado, la ejecución del mismo sin disponer de dicha superioridad.

La otra premisa básica, es decir, la obtención de la superioridad naval no ofrecía ningún problema pues los medios desplegados por la Fuerza Operativa británica eran muy superiores a la Armada argentina. Este hecho quedó perfectamente demostrado tras el férreo establecimiento del bloqueo alrededor de las islas a partir del 1 de mayo. Tan sólo cabía una pequeña preocupación por los tres submarinos argentinos (dos de la clase 209 y uno de la clase Guppy pues el *Santa Fe* ya había sido puesto fuera de combate en la bahía de Grytviken) supuestamente desplegados en la zona. Sin embargo, este pequeño problema se palió con la realización de constantes patrullas de vigilancia marítima a cargo de los aviones Nimrod que operaban desde la isla Ascensión y de los helicópteros Sea King embarcados, adaptados al efecto y, todo hay que decirlo, con la más que probable información recibida de la Inteligencia norteamericana.

Una vez planteadas estas dos primeras cuestiones, tan sólo quedaba por resolver el problema fundamental: ¿Dónde realizar el desembarco? La respuesta se obtuvo a partir del estudio de los propios medios disponibles, de los medios del adversario y su despliegue, y de las características del terreno, sin olvidarse de las condiciones atmosféricas y climatológicas del teatro de operaciones. De algunos de estos datos disponían pero otros los desconocían en su totalidad o al menos en parte. Por lo tanto se hizo

Un Sea King del 846 Escuadrón en San Carlos rodeado de "Kelppers".





Espectacular fotografía de un Dagger momentos después de ser alcanzado por un misil AIM-9L Sidewinder disparado por un Sea Harrier.

imprescindible organizar un Plan de Información que pudiera satisfacer sus necesidades. Para ello utilizaron comandos del SAS y del SBS y el reconocimiento aéreo fundamentalmente. También obtuvieron información, lógicamente escasa y poco fiable de los habitantes de las islas, Kelpers, que las abandonaron durante el mes de abril y no nos podemos olvidar de la proporcionada por la ya citada y discutida Inteligencia norteamericana.

De esta forma desde el 1 de mayo comandos del SAS y SBS fueron infiltrados en la isla Gran Malvina y en la isla de Soledad mediante helitransporte o con balsas neumáticas procedentes generalmente del submarino convencional *Onyx*. La misión de estos comandos, perfectamente entrenados para desarrollar misiones en territorio enemigo y preparados para subsistir con sus propios medios durante largo tiempo, era la de obtener la mayor información posible acerca de los efectivos argentinos desplegados en las islas, su ubicación y sus actividades y todo ello orientado fundamentalmente a conocer el grado de defensa de determinadas bahías o radas con las cuales especulaban los británicos sobre su posible utilización como cabezas de playa.

El reconocimiento aéreo fue realizado por aviones Victor acondicionados para esta misión con un nuevo sistema de navegación y un radar además de un equipo de reconocimiento fotográfico. También participaron en estas misiones los helicópteros y los Sea Harrier y Harrier GR3.

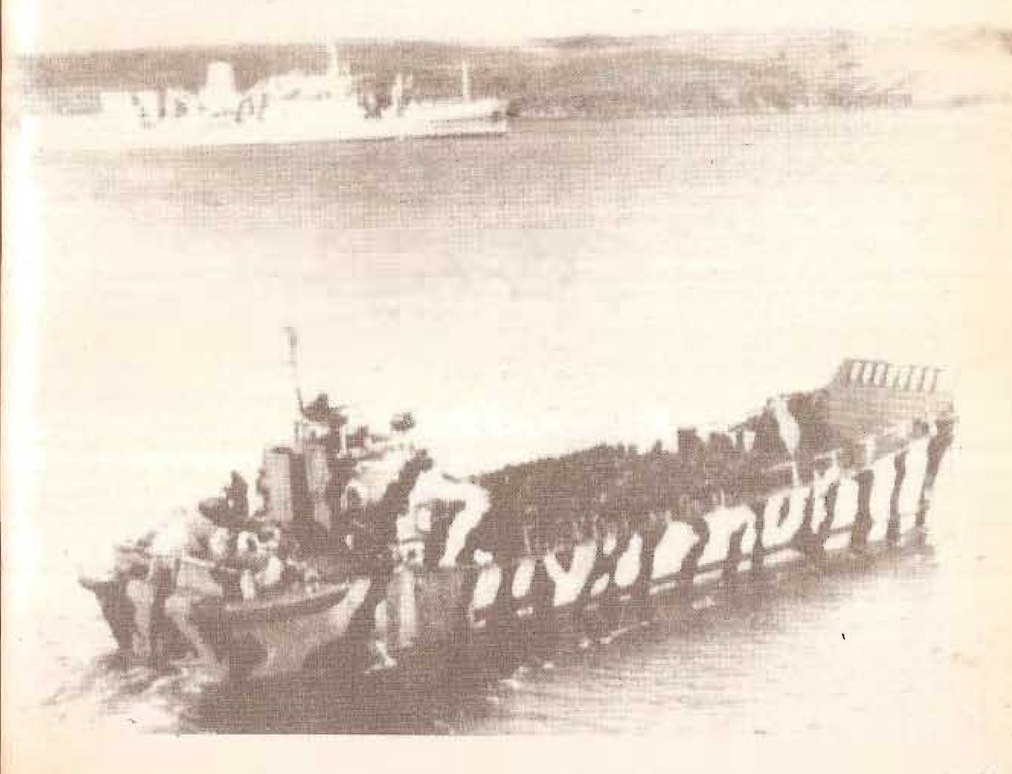
Asimismo se obtuvo información mediante el combate, fundamentalmente a través de las incursiones realizadas por los Harrier y Sea Harrier sobre los puntos neurálgicos de las islas y mediante los intentos de desembarco helitransportado realizados sobre Port Stanley y Goose Green. Igualmente, unidades de la Royal Navy reconocieron determinadas zonas marítimas para descubrir la existencia de áreas minadas.

Como consecuencia de todo ello la información disponible permitía asegurar que:

— Los argentinos habían hecho gravitar la defensa de las islas alrededor de Port Stanley, concentrando en sus proximidades la mayor parte de sus unidades.
— Había fuerzas argentinas, de variada aunque pequeña entidad, en otros puntos como Darwin y Goose Green (isla Soledad), Fox Bay y Port Howard (isla Gran Malvina) y en isla Pebble.
— La movilidad de dichas fuerzas era muy escasa dada la casi total ausencia de vías de comunicación



Arriba: Avión IA-58 Pucará desplegado en las islas para apoyo táctico a las unidades terrestres.
Abajo: Lancha de desembarco transportando tropas durante los desembarcos británicos en San Carlos.



Un Sea King del 820 Escuadrón aeronaval participando activamente en el establecimiento de la cabeza de playa en San Carlos.



Se prepara el desembarco en San Carlos, por lo que hay que poner a punto hombres y material, como en estas lanchas de desembarco pertenecientes al *Hermes*.

y el estado del terreno a lo que había que añadir el pequeño número de helicópteros de que disponían los argentinos.

- Entre los aeródromos de Port Stanley, Goose Green e isla Pebble había unos doce aviones de apoyo táctico IA-58 Pucará y un número menor de Aermacchi MB-339 y Mentor T-34.
- La defensa antiaérea de Port Stanley era de bastante importancia.
- El estrecho de San Carlos no estaba minado.

Por otra parte, otras dos cuestiones eran fáciles de presumir, dado el mes y medio que los argentinos llevaban en las islas:

- El grado de organización de sus posiciones defensivas sería bastante fuerte.
- Los niveles logísticos alcanzados, en lo que a acumulación de medios se refiere, también serían de importancia.

Sin embargo el tiempo se encargó de demostrar que ninguna de estas dos cuestiones últimas era totalmente cierta. La primera porque, aunque efectivamente el grado de organización era fuerte, las posiciones alrededor de Port Stanley estaban orientadas de cara al mar lo que las ponía en clara desventaja al recibir un ataque desde el interior. Y la segunda, por una simple falta de previsión del alto mando argentino.

Todo esto, unido al perfecto conocimiento que tenían los británicos del litoral malvinense o al menos es de suponer que así fuera pues no en vano se iban a cumplir ciento cincuenta años desde que izaron su bandera en las islas, fue lo que determinó la elección de la zona de desembarco.

Este debía realizarse en la isla Soledad pues el objetivo militar y político no era otro que Port Stanley. Sin embargo, un desembarco frontal contra el mismo



Soldados británicos durante la consolidación de la cabeza de playa de San Carlos.

no era muy aconsejable pues según hemos visto estaba fuertemente defendido y aunque es posible que se hubiese logrado no hubiera sido, sin duda, si no con un gran número de bajas que habría resultado inaceptable desde todo punto de vista. No, estaba claro que no tenían capacidad suficiente para llevar a cabo un desembarco con oposición. Hay que tener en cuenta que en términos aproximados la proporción de fuerzas argentinas en la isla Soledad era el triple de las que los británicos se disponían a desembarcar. Por la misma razón, tampoco era conveniente realizarlo en las proximidades de objetivos ocupados por las fuerzas argentinas, en especial Port Stanley pero sin olvidar Darwin y Goose Green, pues a pesar de la escasa movilidad de las tropas argentinas, cabía la posibilidad de verse sometidos a la acción de un contraataque que hiciera fracasar la operación. Con ello quedaban descartados algunos posibles lugares que se habían barajado en un principio en las penínsulas de San Luis y en la de Freycinet (al Noreste de la isla) e incluso Fitz Roy y la zona del seno Choiseul por la proximidad a Darwin-Goose Green. La posibilidad de un desembarco en la mitad Sur de la isla ni siquiera se planteó pues además de la enorme distancia hasta Port Stanley existía el paso obligado del estrecho brazo de tierra en el que están enclavados Darwin y Goose Green donde los argentinos podrían establecer una fuerte resistencia que impidiera el avance. Quedaba por tanto, tan sólo, la zona Noroeste de la isla y dentro de ella, basándose en el conocimiento que tenían del litoral, las miras se fijaron en la bahía de San Carlos pues reunía un importante número de ventajas. Estaba lo bastante separada de Port Stanley (105 km. por tierra) y el núcleo argentino más próximo estaba situado en Darwin, a veinticinco kilómetros de distancia. Era un fondeadero profundo y relativamente protegido. Estaba rodeada de colinas, lo que permitiría una buena observación y el asentamiento con buenas condiciones de operatividad de las baterías de SAM Rapier. Y además, la proximidad de la costa en ambas márgenes del estrecho disminuía la probabilidad de un ataque con el binomio Super Etendard-Exocet y el encajonamiento propio del mismo facilitaba la vigilancia antisubmarina.

Los comandos del SAS y del SBS recibieron la orden de reconocer más profundamente la zona de San Carlos y su informe fue sorprendentemente positivo: no había fuerzas argentinas en la misma.

En consecuencia, la bahía de San Carlos fue elegida como zona de desembarco. El contraalmirante Woodward lo comunicó al Cuartel General de Northwood en Londres y recibió instrucciones de tenerlo todo dispuesto a la espera de que se le comunicara la aprobación o rechazo del gabinete de guerra.

Mientras tanto, la fuerza de desembarco anfibia había zarpado de la isla de Ascensión en dos núcleos. El primero, que lo había hecho el día 30 de abril, estaba compuesto por cinco buques de desembarco logístico (*Sir Galahad, Sir Tristam, Sir Geraint, Sir Percival* y *Sir Lancelot*), un buque mercante (*Elk*), un transporte de repuestos (*Stromnes*) con el Comando 45 de los Royal Marines a bordo, un buque de apoyo logístico (*Resource*), y tres fragatas como escolta (*Ardent, Antelope,* y *Argonaut*). En estos buques fueron transportados la mayor parte de las unidades y elementos logísticos y de apoyo, como el Comando Logístico de los Royal Marines, el 59 Comando independiente de los Ingenieros Reales, el 29 Comando de la Artillería Real, la batería T del Regimiento de Artillería n.º 12 y un escuadrón de «The Blues and Royals».

El segundo y más importante zarpó el día 8 de mayo. En él iban los dos buques de desembarco anfibio, (*Fearless* con el Estado Mayor Conjunto y el *Intrepid*), el transatlántico *Canberra* que transportaba a los Comandos 40 y 42 (éste con una compañía menos pues había sido segregada para la acción de recuperación de las islas Georgias del Sur) de los Royal Marines y el 3.er Batallón Paracaidista y tres buques mercantes (el *Norland* con el 2.º Batallón Paracaidista, el *Europic Ferry* y el tristemente famoso *Atlantic Conveyor*).

El día 13 de mayo los comandantes de las unidades que iban a participar en la operación ya habían mantenido una reunión preparatoria en el *Fearless* con el general Thompson y su Estado Mayor Conjunto.

La información proporcionada por los hombres SAS de la existencia de fuerzas argentinas en la isla Pebble, dotada de un pequeño aeródromo de hierba desde el cual operaban un cierto número de aviones ligeros y que contaba además, según parece, con una instalación de radar preocupaba al mando británico por su proximidad a la bahía de San Carlos y por encontrarse a la altura de la entrada Norte del estrecho. Se trataba de la Base Aeronaval Calderón situada en la bahía del Elefante Marino y cuya guarnición estaba constituida por unos 150 infantes de marina argentinos. Sus medios aéreos consistían en nueve IA-58 Pucará del 2.º y 3.er Escuadrones de Exploración y Ataque de la III Brigada Aérea y cuatro Mentor T-34 y un avión de transporte Skyvan pertenecientes a la aviación naval. El 11 de mayo comandos del SAS se infiltraron en la isla y procedieron a realizar un reconocimiento más exhaustivo y a elegir y balizar una zona apta para el aterrizaje de helicópteros. En la noche del 14 al 15 de mayo unos cuarenta y cinco hombres del SAS acompañados por un oficial de la Artillería Real desembarcaron de varios Sea King y procedieron a lanzar un fulgurante ataque contra la base aeronaval argentina. Este fue apoyado por fuego naval procedente de los cañones de 114'3 mm. del destructor *Glamorgan* magníficamente dirigido por el oficial de la Artillería Real. Como resultado del mismo seis IA-58 Pucará, los cuatro Mentor T-34 y el Skyvan quedaron destruidos, así como la instalación de radar y varios depósitos de combustible y municiones. La partida de incursión del SAS sólo tuvo dos bajas y fueron recuperados sin novedad.

Con esta acción, la entrada Norte del estrecho de San Carlos quedaba totalmente despejada y la amenaza de los medios aéreos estacionados en la isla Pebble prácticamente anulada.

El día 18 de mayo los jefes de las unidades participantes en la acción recibieron el Plan de Desembarco y la Orden de Operaciones definitiva. Los hombres ultimaron los preparativos.

En las jornadas previas al desembarco, la actividad fundamental de la fuerza de asalto anfibia consistió en acondicionar en los buques las tropas y los medios transportados de la forma más favorable para el desembarco, de manera que se abandonó la disposición adoptada durante el traslado al objeto de conseguir una buena distribución táctica de las unidades. En consecuencia se produjo un extraordinario movimiento de unos

buques a otros a cargo fundamentalmente de los helicópteros Sea King, algunos de los cuales fueron liberados de parte de sus elementos electrónicos al objeto de aumentar su capacidad de transporte. De esta forma el Comando 40 de los Royal Marines y el 3.er Batallón Paracaidista fueron transferidos del *Canberra* al *Fearless* y al *Intrepid* respectivamente. Durante estas operaciones de traslado, el 19 de mayo un Sea King que se encontraba volando golpeó contra un albatros y cayó al mar. En el accidente murieron dieciocho hombres del SAS y tres oficiales de la Royal Navy.

Todas estas actividades, incluida la propia travesía por la Zona de Exclusión Total, fueron realizadas en absoluto silencio radio al objeto de no comprometer el secreto de la operación.

Llegamos así al jueves 20 de mayo, fecha en la que el almirante Woodward recibió la orden del Cuartel General de Northwood de que la operación de desembarco debía realizarse en breve, dejando a su elección el momento de iniciarla buscando fundamentalmente la oportunidad que proporcionaran las condiciones atmosféricas y climatológicas.

El plan británico consistía en esencia en la realización de un desembarco anfibio sin oposición enemiga en la zona de la bahía de San Carlos a cargo fundamentalmente de la III Brigada de Comandos de los Royal Marines y del 2.º y 3.er Batallones Paracaidistas con objeto de lograr el firme establecimiento de una cabeza de playa que sirviera como base de partida para la realización de ulteriores operaciones terrestres. Estaba basado fundamentalmente en la información disponible acerca del despliegue argentino, en la capacidad de sus propios medios y en la obtención de la sorpresa. Para conseguir esta última se adoptaron las siguientes medidas: silencio radio, aprovechamiento de la noche para llevar a cabo la acción, mantenimiento hasta el último momento de un rumbo que de ninguna manera pudiera indicar la dirección de entrada al estrecho de San Carlos, elección del momento oportuno para conseguir que las condiciones de visibilidad fueran mínimas y finalmente, realización de acciones de diversión sobre numerosos objetivos argentinos con objeto de no descubrir sus verdaderas intenciones. Como hipótesis más probable y también más peligrosa se consideraba la actuación en masa de la Fuerza Aérea argentina para evitar la consecución de la cabeza de playa. En función de ello se estableció una fuerte defensa antiaérea en torno a la fuerza anfibia. Por otra parte no era previsible la realización de contraataques inmediatos por parte de las fuerzas terrestres argentinas dado su alejamiento de la zona.

En función de las previsiones meteorológicas se fijaron la hora H y el día D en las 01.30 horas del 21 de mayo de 1982. De esta forma, al atardecer del día 20 y mientras el grueso de la Fuerza Operativa británica se mantenía alejado de las islas, unos veinte buques británicos, amparados por un cielo cubierto y la escasa visibilidad reinante pusieron proa hacia la entrada Norte del estrecho de San Carlos tras efectuar un brusco cambio de rumbo sobre la dirección que previamente seguían, acción realizada con objeto de encubrir hasta el último momento su verdadero objetivo.

Este grupo operativo estaba constituida por: dos buques de desembarco anfibio *(Fearless* e *Intrepid)*, cinco buques de desembarco logístico *(Sir Percival, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Tristam* y *Sir Lancelot)*, el transatlántico *Canberra*, el ferry *Norland*, cuatro buques mercantes y de apoyo logístico *(Stromness, Elk, Fort Austin* y *Resource)*, el petrolero *Olna*, el destructor *Antrim* y siete fragatas *(Yarmouth, Plymouth, Ardent, Broadsword, Brilliant, Alacrity* y *Argonaut)*.

Al mismo tiempo se iniciaban las acciones de diversión destinadas a tener ocupado al enemigo y a desorientarle respecto del momento y lugar para el desarrollo de la acción principal. Así se realizó fuego naval contra Port Stanley Port Howard, Port Louis y Fox Bay y el SAS realizó una incursión en Darwin y Goose Green. Los Harrier GR3 también participaron en estas acciones.



Dos Sea King transportando carga con el transatlántico *Canberra* al fondo en la Bahía de San Carlos.

Sin embargo se produjo una pequeña sorpresa para los británicos. El día anterior al desembarco, un comando del SBS, que se encontraba en la zona con objeto de asegurarse de que no se producía ninguna novedad en la misma, localizó en el promontorio de Fanning Head (Norte de la bahía de San Carlos) a una pequeña unidad argentina. Se trataba de dos secciones destacadas del Regimiento de Infantería n.º 12, que se encontraba desplegado en la zona de Darwin, con misión de vigilancia y alerta temprana en caso de producirse un desembarco. Recibida la información, se encomendó a fuerzas del SBS la misión de eliminar esa resistencia, para lo cual, varias horas antes del desembarco, se trasladaron a la zona en balsas neumáticas. Mientras tanto, las tropas argentinas del promontorio fueron hostigadas con fuego naval. Tras el desembarco se produjo un leve enfrentamiento entre ambas unidades, pero los argentinos rehusaron empeñarse en combate pues no era esa su misión y de forma ordenada se replegaron. Sin embargo, y como veremos más adelante, aún dejaron sentir su presencia durante el desembarco principal. Durante los siguientes días trataron de mantener el contacto a distancia con objeto de observar las actividades de las fuerzas desembarcadas. El incidente produjo un pequeño número de bajas por ambos bandos.

A la hora prevista y con la firme idea de actuar con rapidez, debido a la amenaza que supondría la Fuerza Aérea ar-

gentina a partir del amanecer, se iniciaron los desembarcos. Los elementos fundamentales para la realización del movimiento buque-costa fueron de dos tipos: las lanchas de desembarco (dieciséis barcazas de desembarco de personal y vehículos del *Fearless* y del *Intrepid)* y los helicópteros Sea King. Las primeras unidades en desembarcar fueron el Comando 40 y el 2.° Batallón Paracaidista. Ambas unidades lo hicieron en el área de San Carlos, a ambos lados de la bahía. Inmediatamente, y con objeto se asegurar lo más rápidamente posible la cabeza de playa, el Comando 40 se dirigió a las montañas Verdes situadas al Nordeste de San Carlos y el 2.° Batallón Paracaidista se dirigió hacia el Sur para ocupar los montes Sussex con la misión de cerrar una posible penetración en el caso de que las fuerzas argentinas estacionadas en Darwin optasen por lanzar un contraataque.

La segunda oleada fue la constituida por el Comando 45 y el 3.er Batallón Paracaidista. El primero se estableció en la zona de Ajax Bay, lugar donde existía una antigua planta refrigeradora, que se constituyó en área logística durante el resto de la campaña. Y el segundo desembarcó en Puerto San Carlos estableciéndose en defensiva en sus proximidades con objeto de proteger el flanco Norte de la cabeza de playa.

Finalmente, el Comando 42 permaneció a bordo del *Canberra* constituyéndose en la reserva de la Brigada.

A las 07.30 horas todas las unidades de maniobra estaban establecidas en tierra firme y los Sea King iniciaron el desembarco de vehículos, material pesado, artillería, municiones, víveres, etc. Precisamente, mientras uno de estos helicópteros se hallaba empeñado en el traslado de misiles Rapier hasta la cabeza de playa, el helicóptero Gazelle que le acompañaba en calidad de escolta fue abatido por fuego terrestre (probablemente un SAM Blowpipe) realizado por las fuerzas argentinas antes mencionadas, estrellándose en el mar. A continuación, otro Gazelle que, no habiéndose percatado de lo sucedido, se dirigía en la misma dirección fue igualmente alcanzado, estrellándose asimismo, esta vez en la zona de Fanning Head.

A partir de este momento, y en los días transcurridos hasta la consolidación total de la cabeza de playa, las fuerzas británicas se vieron obligadas a funcionar al ritmo marcado por la desesperada, eficiente y heroica actuación de la Fuerza Aérea argentina. Sus acciones, plenas de profesionalidad y arrojo, asombraron al mundo entero.

El primer avión argentino en sobrevolar la zona fue un Aermacchi MB-339 de la aviación naval con base en el aeródromo de Goose Green pilotado por el teniente de navío Guillermo Owen Crippa quien, aprovechando la sorpresa producida por su aparición aislada, atacó y dañó levemente a la fragata *Argonaut* además de obtener una valiosa información sobre las actividades británicas.

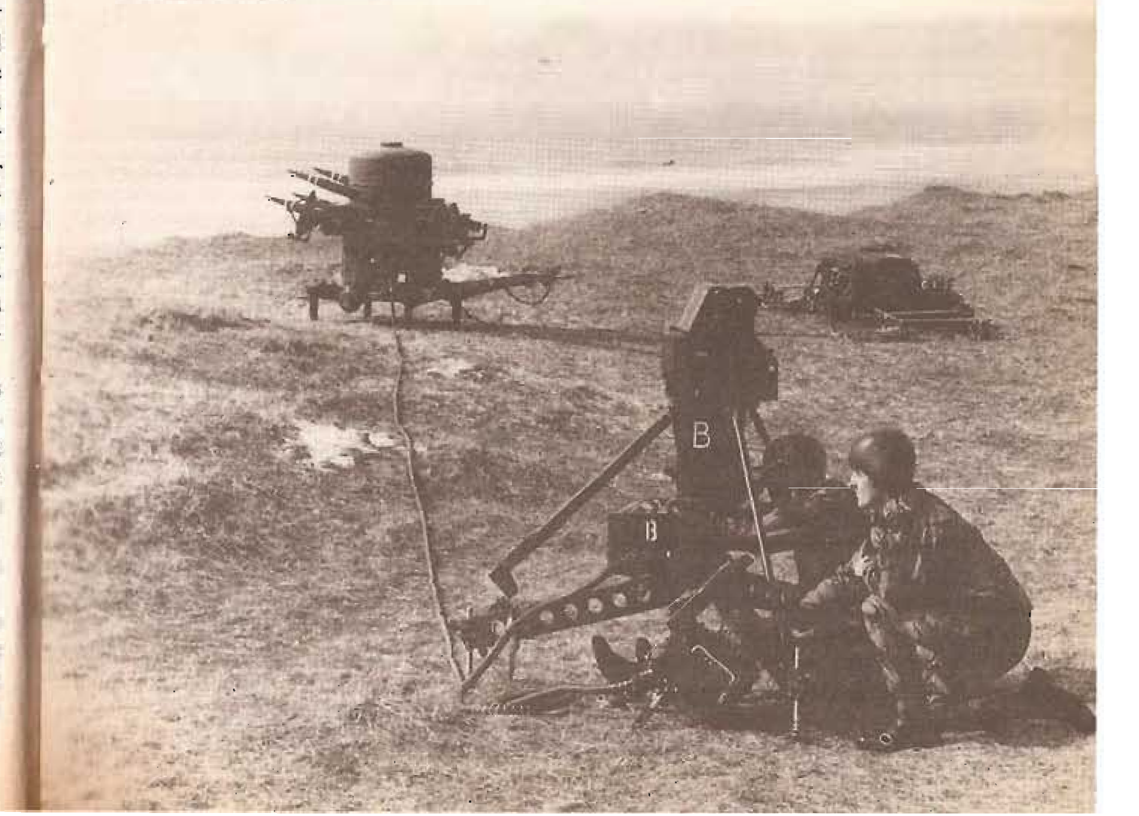
A las 09.00 horas se produjo el primer ataque a cargo de los IA-58 Pucará del 2.° Escuadrón de Exploración y Ataque con base en Port Stanley y Goose Green armados cada uno de ellos con seis bombas de 50 kgs. Estos pequeños aviones, específicamente diseñados para la lucha contra la guerrilla, no se mostraron, como es lógico, muy eficaces pero contribuyeron a mantener en estado de permanente alerta a las tripulaciones de los buques anclados en la bahía y a las unidades desembarcadas.

Veinte minutos más tarde, cuando aún los infantes de marina y los paracaidistas estaban comenzando a cavar sus pozos de tirador, llegó el primer ataque aéreo en masa que había partido de sus bases en el continente. Los A-4P Skyhawk, Dagger-40, y Mirage III EA de la IV, V, VI, y VIII brigadas aéreas se lanzaron contra la fuerza de desembarco británica. Bajo el fuselaje y los planos iban cargados de depósitos auxiliares de combustible y de bombas convencionales de caída libre (de 450 kgs. los Mirage/Dagger y de 225 kgs. los Skyhawk) que, como es sabido no constituyen el armamento más adecuado para emplear contra buques en superficie. Sin embargo, tuvieron que ser utilizadas ya que los argentinos carecían de misiles antibuque a excepción de los Exocet AM-39 de la aviación naval.

La falta de información, debida a la escasez de medios de reconocimiento y vigilancia del espacio marítimo, sobre la situación y movimiento de los buques británicos, unida a la respetable distancia que éstos guardaban con respecto a las islas, hizo que los ataques aéreos contra la Fuerza Operativa británica fueran esporádicos antes del 21 de mayo. Pero ese día las cosas cambiaron. Por un lado, se tenían localizados los objetivos en la bahía y en el estrecho de San Carlos y por otro lado, la distancia respecto a las bases argentinas se veía disminuida considerablemente. Aún surgía una nueva y prometedora ventaja como era el que los últimos kilómetros de la aproximación podrían realizarse sobre superficie terrestre (isla Gran Malvina) cuestión para la cual estaban mejor instruidos los pilotos argentinos.

La táctica empleada desde el día 21 al 25 de mayo fue sencilla pero espectacular. Como veremos a continuación las pérdidas y daños ocasionados a la Fuerza Operativa británica fueron muy importantes pero eso sí, a costa de elevadas pérdidas. Consistía, fundamentalmente, en realizar los ataques mediante sucesivas oleadas, de forma que las primeras podían completar la información sobre la ubicación de los buques enemigos a las siguientes. Estas oleadas podían ser de cuatro, seis, u ocho aviones como máximo. La fase final del ataque se realizaba en absoluto silencio radio y a ras de agua, siempre por debajo de los quince metros de altura sobre el nivel del mar, al objeto de sustraerse hasta el

Puesto de tiro Rapier después de su helitransporte a la Bahía de San Carlos.

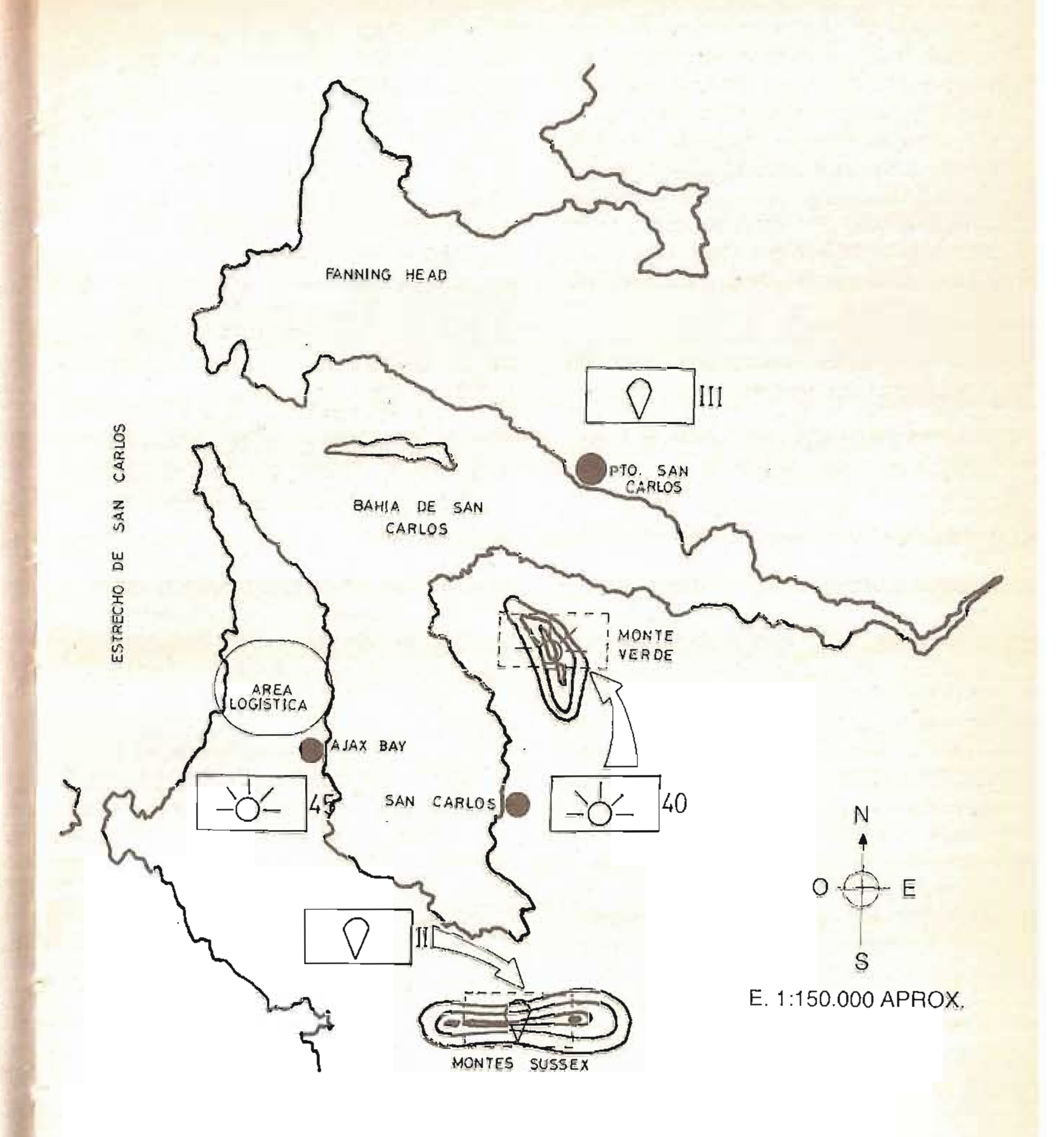


último momento a la detección radar enemiga. Esto exigía gran pericia en los pilotos para resolver los problemas provocados por las grandes olas, normales en esa época del año en esa zona del Atlántico. Al llegar a la zona de objetivos se elevaban ligeramente para salvar la superestructura de los buques y soltaban su mortífera carga de bombas. Normalmente sólo daban una pasada e inmediatamente, y a la máxima velocidad que les permitían sus motores, se alejaban de la zona tratando de eludir el nutrido fuego de la defensa antiaérea británica. Al regreso aún debían librarse de la acción de los Harrier enemigos con los cuales siempre eludían el combate aéreo, pues ello suponía un gasto adicional de combustible que, dado que actuaban al límite del radio de combate de los aparatos, les era vital para poder llegar hasta sus bases. Por el mismo motivo, los Mirage III y los Dagger evitaban hacer uso del sistema de postcombustión y cuando lo hacían era por un espacio muy breve de tiempo. A pesar de estas precauciones alguno de los aparatos se precipitó al mar antes de llegar al continente al quedarse vacíos sus tanques de combustible. Los vuelos resultaban agotadores pues rondaban los noventa minutos de duración en las condiciones de tensión descritas.

Como resultado de los ataques realizados durante el día 21 de mayo, la fragata *Ardent* resultó hundida a causa de las explosiones y posterior incendio provocados por dos bombas de 450 kgs. que le impactaron en la popa. Tras el abandono del buque, ordenado por su capitán Alan West, se comprobó que las bajas sufridas eran 24 muertos y 30 heridos. La fragata *Argonaut* quedó fuera de combate al recibir dos bombas en la cubierta de aterrizaje de su helicóptero Lynx y hubo de ser remolcada hasta el fondeadero de San Carlos. El destructor *Antrim* y las fragatas *Brilliant* y *Broadsword* resultaron alcanzados por una bomba cada uno de los primeros y por tres bombas la última, ninguna de las cuales llegó a explosionar.

Aunque en los ataques de días posteriores los argentinos trataron de resolver ese problema, la realidad nos demuestra que fue una constante que, en mayor o menor medida, continuó produciéndose a lo largo de toda la campaña. Al respecto se ha especulado sobre la posibilidad de que este hecho fuera el resultado del deterioro de la espoleta eléctrica de las mismas, como consecuencia de su antigüedad, pues según parece, las citadas bombas tenían más de diez años. Sin embargo, es más probable que los fallos se produjeran a causa de la escasa altura a la que eran liberadas por los pilotos, lo que no permitía el armado de la espoleta por la actuación del seguro de distancia. Sea como fuere, es lamentable que, o bien por un descuido de mantenimiento o bien por un error en el planeamiento de los ataques, gran parte del esfuerzo material y humano realizado por los argentinos resultara baldío o al menos no alcanzara el debido nivel de efectividad. Quizás, el resultado final de la campaña hubiera sido otro si todas las bombas que hicieron impacto hubiesen explosionado. A pesar de ello, los efectos logrados fueron lo suficientemente importantes como para que, tras los ataques de este primer día, la Fuerza Operativa británica se tambaleara. Aún debían de sufrir más desastres en las próximas jornadas.

No obstante aprovechando los respiros proporcionados por la aviación argentina, los británicos continuaron sin descanso el abastecimiento y consolidación de las cabezas de playa. La primera prioridad se adjudicó a la Batería T del 12 Regimiento de Artillería Antiaérea equipada con doce unidades de tiro de SAM Rapier. Para transportar a toda la unidad hasta la playa fueron necesarios unos setenta viajes de ida y vuelta realizados por los helicópteros Sea King. Sin embargo, mereció la pena, pues los Rapier se mostraron muy eficaces a la hora



DESEMBARCO EN SAN CARLOS.

de contribuir a la defensa antiaérea de la cabeza de playa, sobre todo teniendo en cuenta las malas condiciones climatológicas en que actuaban y que tuvieron que utilizar métodos de puntería visual. El día D fueron desembarcadas diez unidades de tiro que entraron en posición en las crestas circundantes a la bahía. Asimismo, al amparo de la noche, el *Canberra,* que era un barco demasiado importante para seguir exponiéndolo a la acción aérea argentina, abandonó las aguas de San Carlos y navegó hasta hallarse fuera de la zona de exclusión total.

Al finalizar este primer día y pese a la oposición aérea argentina, los británicos habían conseguido establecer en la playa unos 3.000 hombres y 1.000 toneladas de abastecimientos. Era el principio del fin.

Al día siguiente los británicos se vieron favorecidos por la suerte pues las pésimas condiciones meteorológicas impidieron actuar a la Fuerza Aérea argentina, circunstancia que aprovecharon los primeros para seguir consolidando la cabeza de playa. Fueron desembarcadas las dos unidades de tiro restantes de SAM Rapier, así como abundante cantidad de misiles de respeto, el 29 Comando de la Artillería Real con cuatro baterías de cañones 105/30 L-119 y los vehículos de reconocimiento Scimitar y Scorpion y el de recuperación Samson de The Blues and Royals. Inicialmente, los Scimitar y Scorpion fueron semienterrados y contribuyeron al sistema defensivo de la cabeza de playa. Asimismo fueron desembarcados vehículos de transporte, material de zapadores, equipos de comunicaciones y el Comando Logístico de los Royal Marines, cuyo Escuadrón de Sanidad, apoyado por Equipos Quirúrgicos Navales y la 16 Unidad de Ambulancias del Real Cuerpo Médico del Ejército, constituyó un puesto de socorro en Ajax Bay.

El día 23 los argentinos reanudaron sus ataques aéreos. La fragata *Antelope* que había entrado en San Carlos para sustituir a su gemela la *Ardent,* hundida dos días atrás, siguió los pasos de aquélla. Dos bombas de 225 kgs.. lanzadas por un Skyhawk, atravesaron su cubierta y se alojaron en la sala de máquinas sin explosionar. El buque fue trasladado al fondeadero de San Carlos donde una de ellas explosionó cuando trataba de ser desactivada por un experto perteneciente al 49 Escuadrón de Ingenieros de Explosivos y Arsenales. Como consecuencia, se declaró un incendio que no pudo ser sofocado y que acabó alcanzando los pañoles de municiones provocando una nueva explosión. Al día siguiente el *Antelope* se hundía en las frías aguas del Atlántico Sur.

Ese mismo día, un carguero argentino de 13.000 toneladas, sin identificar, fue hundido por la acción combinada de cuatro misiles antibuque Sea Skua y bombas de 450 kgs. lanzadas por Sea Harrier. Los Sea Skua fueron lanzados por dos helicópteros Lynx pertenecientes a las dotaciones de las fragatas *Ardent* y *Antelope* que habían sobrevivido a los desastres de sus respectivos buques. En cierto modo fue la venganza.

Los ataques aéreos continuaron produciéndose durante el día 24. Los buques de desembarco logístico *Sir Galahad* y *Sir Lancelot* recibieron sendas bombas que tampoco hicieron explosión y que posteriormente pudieron ser desactivadas.

Para valorar realmente la acción de la Fuerza Aérea argentina, merece la pena hacer un pequeño balance de la organización de la defensa antiaérea británica en torno a la bahía de San Carlos. Esta, estaba dispuesta en cuatro núcleos fundamentales:

— Primero, las baterías de SAM Rapier instaladas en tierra junto con los SAM portátiles de corto alcance Blowpipe y Stinger de los infantes de marina y paracaidistas y los cañones y misiles antiaéreos de los buques de la fuerza anfibia situados en la bahía.
— Segundo, la denominada «línea de cañones» situada en el estrecho y constituida por los cañones y misiles antiaéreos de los destructores y fragatas allí situados para proteger la acción de la fuerza anfibia.
— Tercero, un núcleo situado en la entrada Norte del estrecho de San Carlos, denominado «trampa de misiles» y constituido por un destructor de la clase 42 y una fragata de la clase 22. Este núcleo tenía como misión prohibir la entrada al estrecho a los submarinos argentinos (los buques citados tienen en dotación dos montajes triples MK-32 de tubos lanzadores de torpedos antisubmarinos) e interceptar un posible ataque con Exocet (las fragatas de la clase 22 están dotadas del sistema antimisil Sea Wolf).
— Cuarto, el constituido por las patrullas aéreas de combate de Harrier y Sea Harrier que, estableciendo relevos, se mantenían permanentemente en vigilancia (al menos dos aparatos) a una altura de unos tres mil metros, lanzándose a inteceptar a los Mirage III y Dagger argentinos que como ya se ha dicho volaban a ras de las olas y rehuían el combate y cuando les era imposible hacerlo se enfrentaban a ellos en franca desventaja pues mientras los Harrier portaban el moderno misil Sidewinder AIM-9L, los Mirage III/Dagger llevaban misiles de inferiores prestaciones como el Matra-530 y un modelo más antiguo de Sidewinder.

Todo esto nos ofrece como mínimo, dejando a un lado los Harrier, un balance de:

— Diecisiete lanzadores cuádruples de Sea Cat.
— Cuatro lanzadores séxtuples de Sea Wolf.
— Un lanzador doble de Sea Dart.
— Un lanzador doble de Sea Slug.
— Veinte cañones Bofors de 40 mm.
— Ocho cañones Oerlikon de 20 mm.
— Doce unidades de tiro de Rapier.
— Número variable de Blowpipe y Stinger.
— Sin olvidar los cañones de 114'3 mm. de los buques que en ocasiones también realizaron fuego antiaéreo.



Desembarco en San Carlos. El principio del fin.

Con razón los pilotos argentinos denominaron al estrecho de San Carlos como «El Valle de la Muerte».

El día 25 de mayo, fiesta nacional argentina, los británicos temían que los argentinos realizaran alguna acción de envergadura para celebrarlo. Y acertaron. El mando argentino estaba firmemente decidido a tocar y a ser posible hundir al menos uno de los dos portaaeronaves británicos (*Hermes* e *Invincible*) y en consecuenia decidió realizar una operación con su mejor arma disponible, el binomio Super Etendard/Exocet, para conseguirlo.

Su principal problema para ello consistía en poder disponer de una información permanente y actualizada de su situación y movimientos ya que los aviones de vigilancia marítima Neptune P-2 habían quedado fuera de servicio, por razones de desgaste dada su antigüedad, a mediados del mes de mayo. Para tratar de solucionar este problema se utilizó un procedimiento bastante ingenioso basado en el ploteado ininterrumpido sobre una carta de navegación de todos los puntos en los que aparecían o desaparecían los ecos producidos por los Harrier en el radar Westinghouse AN/TPS-44 instalado para la defensa aérea local de Port Stanley. Estas apariciones y desapariciones indicaban que los portaaeronaves necesariamente estaban muy próximos a ellas.

De esta forma, el 25 de mayo pudo determinarse con bastante exactitud la presencia de un gran barco situado a unos doscientos kilómetros al Noreste de Port Stanley. En consecuencia se dio orden de ataque a la 2.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con base en Río Grande. La distancia desde la base al objetivo se estimaba en unos novecientos kilómetros, sin embargo se decidió no efectuar una aproximación en línea recta al objeto de sustraerse a la acción radar de los buques próximos a las islas. De esta forma, el itinerario elegido pasaba por un punto situado a unos 185 kilómetros al Este de Puerto Deseado (48º de latitud Sur en la costa argentina) donde se produciría un reabastecimiento en vuelo a la ida y otro a la vuelta a cargo de un Hercules KC-130 acondicionado al efecto ya que el radio de combate de los Super Etendard es de unos 850 kilómetros y la distancia a recorrer hasta el objetivo más la de regreso a la base se estimaba en unos 1.600 kilómetros.

A las 14.30 horas, dos Super Etendard despegaban desde la base de Río Grande y tras el reabastecimiento en el punto previsto iniciaron la aproximación hacia el objetivo, en vuelo rasante. Al llegar a la distancia prevista del mismo se elevaron y conectaron su radar Thompson CSF-EMD Agave en el que inmediatamente apareció un gran eco. Acto seguido cada avión lanzó un Exocet AM-39 e invirtiendo rumbo y de nuevo en vuelo rasante se dirigieron hacia el punto de encuentro con el avión cisterna, regresando posteriormente a la base de partida sin novedad. La misión había durado cuatro horas.

El objetivo de los dos Exocet era el *Hermes* pero no fue ese su destinatario final, si no el portacontenedores de 14.946 toneladas de desplazamiento *Atlantic Conveyor* que, carente de contramedidas electrónicas, se encontraba en las proximidades del *Hermes*. Al menos uno de los dos misiles impactó contra él y explosionó (algunas versiones aseguran que los dos, en cuyo caso uno de ellos no hizo explosión).

La pérdida del *Atlantic Conveyor*, que se hundió varios días después, supuso un duro golpe logístico para la Fuerza Operativa británica. El buque, que había trasladado hasta la zona Harrier GR3 y Sea Harrier de refuerzo, había sido utilizado como portaaeronaves accidental cuando las cubiertas del *Hermes* e *Invincible* se hallaban saturadas de aviones. Con él, se perdieron tres de los cuatro Chinook CH-47 del 18 Escuadrón de la RAF que transportaba (de forma fortuita el cuarto Chinook se hallaba volando en el momento del ataque), ocho helicópteros Wessex de la 848 Escuadrilla Aeronaval y diverso material logístico entre el que destaca el destinado a instalar una pista rápida para la actuación de los Harrier y Sea Harrier desde tierra. La pérdida de los tres Chinook fue especialmente significativa pues estaban destinados a proporcionar movilidad a las fuerzas terretres y a la larga trajo como consecuencia el desastre de Bluff Cove. En el ataque perdieron la vida doce tripulantes incluido el capitán del buque Ian North.



Lanzador de SAM Sea Dart. Sus resultados durante la campaña dejaron mucho que desear.

Ese mismo día, el destructor *Coventry* y la fragata *Broadsword* que se encontraban constituyendo la «trampa de misiles» fueron atacados por sucesivas oleadas de Skyhawk y Mirage III. La fragata sólo experimentó daños menores pero el destructor fue alcanzado por tres bombas que sí explosionaron y tras escorarse a babor se hundió rápidamente. Diecinueve hombres perdieron la vida.

A pesar de todo esto, a estas alturas la cabeza de playa, de diez kilómetros de profundidad y quince de frente, estaba ya totalmente consolidada. Se habían desembarcado 5.500 hombres y 5.000 toneladas de municiones y abastecimientos en general procedentes de los sucesivos mercantes que se habían ido aproximando a la bahía, lo cual también da una idea del gran esfuerzo realizado por los británicos. Habían dado el primer paso importante de cara a la victoria final.

La Fuerza Aérea argentina había actuado ya hasta el límite de sus posibilidades y en las próximas jornadas le fue imposible mantener el mismo ritmo de ataque. Habían realizado durante los últimos cinco días 167 salidas de las cuales ciento seis alcanzaron el objetivo. Su balance de pérdidas es difícil de precisar. Fuentes oficiales argentinas aluden a dieciséis aviones de la fuerza aérea a los que habría que sumar por lo menos cinco o seis A-4Q Skyhawk de la aviación naval, lo que daría un total de unos 22 aviones. Sin lugar a dudas, esta cifra está muy por debajo de lo real que ponderando los datos británicos y argentinos se puede estimar en unos cuarenta aviones entre Skyhawk, Mirage III, Dagger-40 e IA-58 Pucará.

Como resumen final, tan sólo subrayar que la cabeza de playa obtenida por los británicos, aparte de la victoria moral y política que supuso a pesar de las graves pérdidas sufridas, se convirtió en una excelente base de partida para las operaciones terrestres (en ella desembarcó también posteriormente la V Brigada de Infantería), en una base aérea avanzada pues en ella se construyó con chapas metálicas una pista rápida de doscientos treinta metros de longitud que empezó a ser operativa para los Harrier, Sea Harrier y helicópteros a partir del 5 de junio, y en un área logística de gran importancia con el complejo organizado en la zona de Ajax Bay, además de constituir un excelente fondeadero a cubierto para sus buques.

Hacia la rendición incondicional

«En una guerra todo es muy simple, pero la más sencilla de las cosas es muy difícil. Estas dificultades acumuladas producen una fricción que nadie puede imaginar con exactitud hasta que no vive una guerra.»

Clausewitz

Establecida la cabeza de playa, el plan general británico era el envolvimiento hacia el área de Port Stanley lo más rápidamente posible. Sin embargo, había una presencia argentina significativa en Darwin y Goose Green. Si bien no se encontraban en la ruta directa hacia Port Stanley, estas tropas representaban una amenaza para el flanco y para la cabeza de playa. En consecuencia, se decidió que era esencial neutralizarlas antes de que se pudiera desarrollar ampliamente el avance. La pérdida del *Atlantic Conveyor* cambió radicalmente el planteamiento del general Thompson de realizar una operación aeromóvil; con el *Atlantic Conveyor* la fuerza británica perdió víveres y vehículos de reconocimiento, pero, lo que más sentirían posteriormente, fueron los tres helicópteros Chinook y los ocho Wessex.

Esto obligaría a los infantes de marina y paracaidistas británicos a realizar una travesía épica sobre los dificultosos terrenos de isla Soledad.

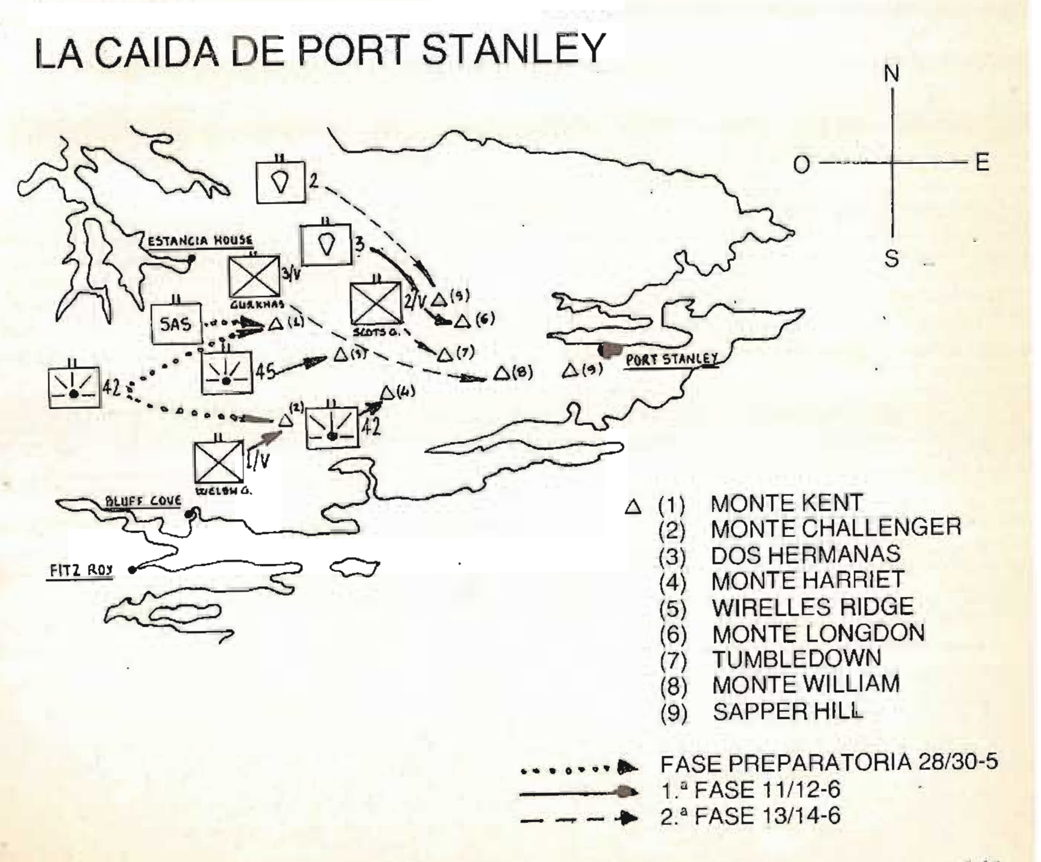
Los argentinos, por su parte, estructuraban toda la defensa terrestre de las Malvinas sobre la base de una concentración de fuerzas en lo que se consideró objetivo militar prioritario: Puerto Argentino o Port Stanley. Lo ideal entonces hubiera sido adoptar una defensa dinámica dada la extensión del litoral y la existencia de varios puntos aptos para un posible desembarco. Pero la condición ineludible para este tipo de defensa es contar con una gran movilidad, algo totalmente imposible para las fuerzas argentinas ante las pésimas condiciones del terreno, prácticamente lodazales, la falta de caminos y, sobre todo, la carencia de una adecuada dotación de helicópteros. Optaron entonces por una defensa estática clásica alrededor de lo que se suponía una fortaleza; con esto se permitía al enemigo tomar la iniciativa mientras los argentinos, inmóviles en sus trincheras, se preparaban a resistir a pie firme. El despliegue defensivo se encaminaba, además, a evitar una posible penetración procedente del mar, por el Norte o Sur de la isla, dejando un pasillo de acceso a la capital en dirección Oeste-Este entre los regimientos que la defendían.

Las órdenes para el inicio del movimiento se dieron el 26 de mayo. Siguiendo la ruta norte, el 3.er Batallón Paracaidista avanzaría hacia el Teal Inlet y el 45 Commando hacia Douglas Settlement, llevando en reserva al 42 Comando; mientras tanto, el 40 Comando cubriría la cabeza de playa y el 2.° Batallón Paracaidista avanzaría en dirección sur hacia Camilla Creek House el día 27, con la finalidad de ocupar una posición de partida para atacar Goose Green y Darwin al día siguiente.

Hacia Goose Green

El 27 de mayo, tras una marcha de aproximación nocturna de veinte kilómetros, el 2.° Batallón Paracaidista alcanza una posición en Camilla Creek. La finalidad del avance era múltiple; por un lado, evitar la amenaza que suponía tanto la guarnición argentina en Darwin como el aeródromo situado unos ocho kilómetros al Sur de este poblado; por el otro, efectuar una valoración de las fuerzas terrestres argentinas y su manera de combatir.

Al mediodía del día 28, sin demasiadas dificultades y con apoyo de fuego naval, cayó Darwin. Sin embargo, cuando el Batallón se dirigía hacia Goose Green penetró en una zona de posiciones argentinas fuertemente organizadas, escalonadas en profundidad, bien forti-





La pérdida de los helicópteros Wessex en el hundimiento del *Atlantic Conveyor* redujo la capacidad de helitransporte, modificando en cierto modo los planes británicos.

ficadas y con fuegos preparados. Los argentinos fueron retrocediendo ante el avance enemigo, apoyados por tres obuses de 105 mm., dos de los cuales habían sido rescatados del mar unos días antes tras ser hundido el barco que los transportaba por un Harrier, y por morteros y cañones antiaéreos de 20 y 35 mm. utilizados en fuego terrestre. Los británicos contaron con el apoyo de tres cañones de 105 mm.

Durante esta parte de la batalla murió el teniente coronel H. Jones,* jefe del 2.º Batallón Paracaidista conocido como «H», cuando personalmente tomó el mando de un pequeño núcleo de su plana mayor y dirigió el ataque contra dos ametralladoras pesadas que detenían el asalto. Aviones argentinos Pucará apoyaron la defensa siendo derribado uno de ellos por un misil británico del tipo Blowpipe.

El segundo jefe del Batallón, comandante Chris Keeble, tomó el mando y dirigió el ataque iniciado anteriormente. Apoyados por el ataque de tres aviones Harrier los paracaidistas tomaron el aeródromo al atardecer del día 28.

* Nacido en 1940, paracaidista y diplomado de Estado Mayor, el teniente coronel H. Jones estuvo destinado en Gran Bretaña, Australia e Irlanda del Norte, así como en la Guayana británica. Participó también en el establecimiento de la paz en Zimbabwe. Dejó dos hijos de 16 y 13 años.

Debido a la estrechez del istmo en que se encuentra Goose Green, al batallón le resultó difícil el realizar movimientos a los flancos y, por tanto, conseguir una posición favorable para presionar la retaguardia argentina. Con las últimas luces del día 28 los británicos lograban el cerco de Goose Green. Esa misma noche, y mediante dos prisioneros argentinos, el comandante Keeble concertó una reunión con el jefe de la guarnición argentina. A las 09.00 horas del día 29 se rendían formalmente, dieciséis horas después de iniciarse la batalla.

Si bien la mayoría de la tropa argentina era bisoña, algunos de ellos habían jurado bandera el día 24 en las islas, doblaba en número a la británica, pero se debe tener en cuenta la alta especialización de la tropa británica. Contaron además con la posibilidad de elegir y preparar el terreno para la lucha. Sin embargo el número de prisioneros argentinos ascendió a más de mil; frente a 17 bajas británicas se calculan unas 250 argentinas. Se capturaron además cantidad de armas y equipo, así como un depósito de napalm que los argentinos no llegaron a emplear.

Tres fueron las consecuencias principales de esta batalla: en primer lugar, la mencionada neutralización de una posible amenaza en el avance hacia Port



Restos de un IA-58 Pucará derribado. Muchos de ellos fueron destruidos en tierra.



Arriba: **Desastre británico en Bluff Cove. El *Sir Galahand* ofrecía este desolador aspecto tras apagarse los incendios.** Abajo: **Un piloto argentino de Skyhawk es felicitado por sus jefes tras el regreso de una misión.**



Teniente Coronel "H" Jones, jefe del 2.° Batallón Paracaidistas británico, muerto durante el avance hacia Goose Green.



Fotografía tomada en la Base Aérea Militar Malvinas poco después de la rendición. Se observa un Hercules C-130 británico tomando tierra y en primer plano varios Pucará.

Stanley. En segundo lugar, los británicos comprobaron las peculiaridades de la defensa argentina. Supuso, en último lugar, un gran empujón a la moral británica, al haber aplastado a unas fuerzas argentinas conocedoras del terreno y superiores en número.

Hacia Port Stanley

Al día siguiente de la rendición de Goose Green, el Comando 45 de los Royal Marines alcanzaba Douglas, y el 3.er Batallón Paracaidista Teal Inlet. Para ello debieron marchar a través de treinta kilómetros de terreno de difícil practicabilidad, incluso en condiciones meteorológicas favorables, y lo hicieron con granizadas, chubascos y vientos heladores. Las lesiones en piernas y tobillos fueron numerosas ya que el terreno se presentaba bien rocoso, bien pantanoso o de pradera de suelo irregular. Cada uno portaba su equipo de combate, armamento y munición, llegando a totalizar cargas de incluso cincuenta y cinco kilos por hombre.

Ese mismo día 30, el general Moore se hizo cargo de la dirección de la totali-



Helicóptero británico Scout MK-1. Para aumentar su capacidad de transporte los Gurkhas volaban sentados en el tren de aterrizaje.



Un helicóptero Scout sobrevuela tropas británicas en su avance hacia Port Stanley.

dad de las fuerzas británicas de superficie. El primer día de junio, la V Brigada de Infantería desembarcaba en San Carlos; la llegada de los Guardias galeses y escoceses y de los Gurkhas del Nepal no se dio a conocer hasta pasados unos días.

El 31 de mayo se helitransportaron hombres del 42 Comando de los Royal Marines hasta una treintena de kilómetros a vanguardia de las tropas británicas para ocupar Monte Kent, posición clave en el avance hacia Port Stanley. Esta posición había sido tenazmente reconocida por una patrulla del 22 Regimiento del SAS que, hostigando la posición enemiga, determinó que era escasa y que, probablemente, su grueso había sido empeñado en Darwin y Goose Green. El 3.er Batallón Paracaidista se desplazó desde Teal Inlet hacia Estancia House y de allí pasó a ocupar las alturas del flanco Oeste del avance. El resto del Comando 42 se empleó en la consolidación del Monte Challenger, importante posición en el avance desde el Oeste hacia Port Stanley.

Ocupadas las posiciones clave de los montes Kent y Challenger, el jefe de la fuerza terrestre británica decidió presionar con rapidez hacia Port Stanley y empeñar la V Brigada en la parte sur del despliegue, marcando una prioridad en el avance: adelantar tres baterías de artillería, con una dotación de mil disparos por cañón, para aumentar, en la medida de lo posible, la mermada capacidad de helitransporte.

El 3 de junio, el general jefe de la V Brigada mantuvo una conversación telefónica con el capataz de la granja de Fitz Roy, quien le aseguró que los argentinos habían abandonado este poblado el día anterior. Un núcleo del 2.° Batallón Paracaidista fue rápidamente helitransportado para asegurar la zona de Fitz Roy, de importancia máxima en el avance hacia Port Stanley por su capacidad de desembarco.



La maniobra británica fue presidida por una constante información sobre el enemigo. Se destacaban en helicópteros comandos para reconocer y detectar campos de minas.

El movimiento a vanguardia de las unidades británicas se realizó por aire y mar. El 4 de junio el 2.° Batallón de Gurkhas y el resto del 2.° Batallón Paracaidista avanzaron por mar y aire; los gurkhas realizaron una serie de ataques aeromóviles contra posiciones argentinas que habían dejado atrás en el avance: precedidos por fuego de artillería o por cohetes lanzados desde helicópteros, montaban patrullas de una docena de hombres en los helicópteros Gazelle, ocupando incluso el tren de aterrizaje para obtener dos plazas más, y lanzaban sus ataques contra posibles observatorios enemigos.

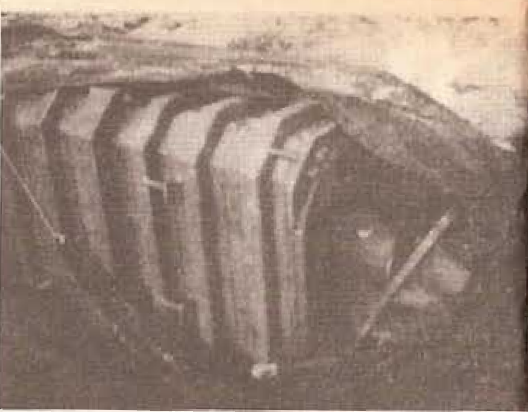
A la vez que el personal y los suministros se trasladaban a las cercanías de Port Stanley, se lanzaban patrullas nocturnas para reconocer el espacio que separaba ambos frentes así como para señalar campos de minas y examinar las defensas argentinas. Los SAS y SBS desempeñaron un papel esencial en este tipo de misiones. El adiestramiento nocturno británico se mostró muy superior al argentino a lo largo de toda la campaña.

La pérdida de los Chinook con el hundimiento del *Atlantic Conveyor* excluyó la opción de helitransporte del grueso de la V Brigada. El traslado por mar era la única forma de efectuar un avance rápido que mantuviera el impulso y minimizara el riesgo de un contraataque argentino. Durante las noches del 5 al 6 y del 6 al 7 de junio se transportaron Guardias escoceses y algunos elementos de los Guardias galeses. El avance de la totalidad de éstos, se vio frustrado por las nefastas condiciones meteorológicas; en la noche del 7 al 8 de junio el *Sir Galahad* se hizo a la mar con el resto de los Guardias escoceses y cargado de suministros. El día 8 levantó la niebla hasta

Infantes argentinos procediendo al levantamiento de un campo de minas en la playa.







Exocet MM 38 sobre un camión para su utilización terrestre y en el contendor que sería lanzado haciendo impacto en el *Glamorgan* cuando se retiraba tras apoyar el avance sobre Stanley.

entonces imperante y, antes de que el *Sir Galahad* y el *Sir Tristam* fueran descargados en su totalidad, la aviación argentina atacó. Ambas naves fueron abandonadas. El *Sir Galahad*, con mucho personal a bordo,se incendió. Cincuenta hombres perdieron la vida, treinta y dos de ellos pertenecientes al 1.er Batallón de Guardias galeses. El esfuerzo de los pilotos de helicópteros y las tripulaciones de rescate evitaron mayores pérdidas. Algo más tarde, este mismo día, una patrulla de Sea Harrier destruyó cuatro Mirage argentinos que sobrevolaban Choiseul Sound. Las baterías de misiles y armas automáticas pudieron ser emplazadas y se pudieron contrarrestar posteriores ataques de la aviación argentina.

Los argentinos aprovecharon esta ocasión para elevar la moral de sus hombres que, aferrados al terreno, se veían asediados por un enemigo hasta el momento muy superior.

El 10 de junio, el general Thompson dictó las órdenes oportunas para tomar los montes de Dos Hermanas, Harriet, Longdon y Goat Ridge. Se trata de unos cerros rocosos sobre largas colinas, algunas de ellas enlazadas por pasos de terreno elevado, que ofrecen, con buen tiempo, una buena visibilidad al defensor. Disponía para ello de los Comandos 42 y 45 de Royal Marines, el 3.er Batallón Paracaidista, un batallón constituido por una compañía de Guardias galeses y dos del 40 Comando de Royal Marines, y, en reserva por el desgaste surgido en combates anteriores, el 2.º Batallón Paracaidista.

El 3.er Batallón Paracaidista ocuparía Monte Longdon; el 2.º Batallón Paracaidista se adelantaría lo suficiente para si fuera necesario, apoyar y reforzar el ataque. Esto demuestra que la información británica referente al despliegue argentino era copiosa y detallada: el máximo número de tropas para asaltar la posición que más tarde se revelaría la mejor defendida. Al sur, el 45 Comando tomaría Dos Hermanas. El Batallón compuesto por los Guardias galeses y los Royal Marines debería asegurar una línea de partida desde la cual el Comando 42 atacaría Monte Harriet, pasando posteriormente a constituirse en reserva. Aunque se pretendía conseguir un ataque por sorpresa, el apoyo de fuego previsto era numeroso: cinco baterías y cuatro barcos de guerra que, coordinados por el jefe del Regimiento de Artillería, totalizarían tres mil disparos durante la noche del 11 al 12 de junio.

Esa noche los británicos montaron un ataque nocturno y simultáneo de tres batallones. En Monte Longdon el 7.º Regimiento de Infantería argentino, aferrado al terreno y haciendo buen empleo del fuego de sus armas individuales, opuso una seria resistencia antes de caer. No obstante lograron veintidós muertos y cuarenta y cuatro heridos británicos. En esta batalla tomaron parte comandos argentinos, unidades formadas en su totalidad por oficiales y suboficiales.

En Dos Hermanas, el 45 Comando encontró una guarnición inferior: una compañía de infantería del 4.º Regimiento, reforzada con ametralladoras, que caería sin dificultad no sin antes causar cuatro muertos a las fuerzas atacantes.

El resto del 4.º Regimiento defendía Monte Harriet. Los Guardias galeses, que en principio ocupaban la línea de partida, realizaron un ataque de distracción por el Oeste mientras el 42 Comando envolvía por el Sur y asaltaba por la retaguardia. Los argentinos cayeron por sorpresa logrando tan sólo una baja inglesa.

Durante esta serie de ataques se dieron algunas rendiciones argentinas, procedentes además, de posiciones que no estaban siendo directamente atacadas. Prueba evidente de la falta de información, de la carencia de confianza en los mandos y de la falta de experiencia, entrenamiento y cohesión entre unidades.

Fue esta misma noche, y al retirarse tras haber apoyado con su fuego desde el mar, cuando se produjo el último ataque directo sobre un navío británico. El *Glamorgan* fue alcanzado por un Exocet lanzado desde la costa. A pesar de que no quedó inutilzado, el impacto costó trece vidas de su tripulación.

El plan de maniobra original debería continuar la noche siguiente al producirse un paso de escalón, atacando el 2.º Batallón Paracaidista las posiciones de Wireless Ridge mientras los Guardias escoceses tomarían Monte Tumbledown y los gurkhas harían lo propio con Monte William. La acción se retrasó 24 horas, intervalo en el que se produjo un

Una imagen para la historia: Infantes de Marina del 42 Comando izan la bandera británica en Puerto Stanley.



importante intercambio de fuego entre los cañones de 105 mm. británicos y los de igual calibre y de 155 mm. argentinos. La pista del aeródromo de Port Stanley quedaba ya dentro del alcance de la artillería británica. El fuego de los helicópteros colaboró también a minar la moral de los reclutas argentinos que se veían empujados hacia Port Stanley y bajo un constante bombardeo. La respuesta argentina era, no obstante, contundente; un oficial paracaidista británico manifestaba: «El bombardeo continuo de los cañones del 155 te hace vacilar. Es curioso observar cuantos no fumadores se dieron al tabaco, y no como colegiales quinceañeros si no como hombres de cuarenta años y con experiencia de combate».

A pesar de lo estrecho del contacto se enviaban patrullas con la finalidad de detectar y señalar los campos de minas tendidos por el defensor. Lo normal era que regresaran con alguna baja.

La segunda fase del ataque a Port Stanley comenzó a las 03.00 horas del día 14 de junio. Los Guardias escoceses llevaron a cabo un ataque de distracción sobre una sección que se encontraba desplazada dos kilómetros al Sur de su objetivo principal de Tumbledown, que les permitiría, posteriormente, adoptar una posición ventajosa para el asalto. Encontraron fuerte resistencia de un batallón argentino reforzado con morteros y ametralladoras. El asalto se realizó en tres fases diferentes, por compañías y sobre distintos puntos del objetivo, y apoyado por el fuego de dos barcos y una batería de 105 mm. Las mayores dificultades se encontraron en la coordinación de fuegos de iluminación y en la proximidad de la vanguardia británica en las zonas batidas por su propio fuego. Fue en esta batalla donde se utilizó la anacrónica pero muy efectiva táctica de asalto a la bayoneta. Encontraron un enemigo desorganizado, que resultó ser el 5.º Batallón de Infantería de marina argentino. Las bajas argentinas alcanzaron el centenar y los prisioneros ascendieron a 27, incluido el jefe del Batallón; los británicos perdieron nueve hombres y tuvieron 41 heridos. Fueron casi catorce horas de cañoneo ininterrumpido.

A los gurkhas se les encomendó la misión de bordear Monte Tumbledown por el Norte cuando éste estuviera consolidado. Avanzaron bajo el fuego de la artillería argentina, sufriendo diez bajas durante el movimiento. Mientras tanto, los Guardias galeses avanzaban por el Sur aprovechando la noche para atravesar los campos de minas; dos de ellos perdieron los pies. Un sargento de artillería, ayudante del jefe del Batallón, confesó que jamas había seguido con tal fidelidad los pasos de su comandante como al cruzar los campos minados.

Al amanecer, los gurkhas estaban en Monte William y los paracaidistas del 2.º Batallón, por el Norte, habían alcanzado Wireless Ridge. Estos últimos, además de fuego naval, recibieron apoyo de los cañones de 30 mm. de los Blue and Royals.

Desde las posiciones alcanzadas, los británicos podían ver a los soldados argentinos abandonando sus trincheras y replegándose sobre Port Stanley. Las condiciones meteorológicas eran muy duras; el viento muy frío y la nieve abundante.

No era una situación del todo sencilla para el mando británico. Con la victoria en las manos no debía perder la presa obrando dentro de unas condiciones de humanidad. El general Thompson llegó a abortar un ataque de los Harrier sobre Sapper Hill tan sólo unos instantes antes de que se abriera fuego. Se estableció contacto a través de un capitán británico hispano parlante y de un médico civil de Port Stanley, quien ultimó una reunión con el general Menéndez.

Mientras al 2.º Batallón Paracaidista se le ordenó detenerse al alcanzar el canal que circunvala Port Stanley, el 42 Comando de Royal Marines penetró en la ciudad con la orden de abrir fuego tan sólo en legítima defensa, e izaron la bandera británica en la Casa de Gobierno.

El instrumento de rendición, una simple cuartilla mecanografiada, sufrió una modificación antes de que el general Menéndez lo firmara: tachó la palabra «incondicional».

Los británicos pudieron llevarse a sus hogares propaganda argentina que rezaba frases como... «Al fin y al cabo ¿qué son estos británicos? Unos mercenarios mal nacidos, que no saben por qué luchan...». El general Moore afirmaría: «La diferencia básica es que ellos luchaban por las islas; nosotros lo hacíamos por los isleños».

Carta de un soldado

Néstor Roberto Estévez escribió esta carta en Sarmiento (Chubut) el día de la partida de su regimiento rumbo a las Malvinas, el 27 de marzo de 1982. Debía ser entregada a su padre por su camarada, en caso de que él falleciera en combate, lo cual ocurrió dos meses después.

Querido Papá:

Cuando recibas esta carta yo ya estaré rindiendo cuentas de mis acciones a Dios Nuestro Señor. El, que sabe lo que hace, así lo ha dispuesto: que muera en el cumplimiento de mi misión. Pero fíjate vos ¡qué misión! ¿No es cierto? ¿Te acuerdas cuando era chico y hacía planes, diseñaba vehículos y armas todos destinados a recuperar las islas Malvinas y restaurar en ellas Nuestra Soberanía? Dios, que es un Padre generoso ha querido que éste su hijo, totalmente carente de méritos viva esta experiencia única y deje su vida en ofrenda a nuestra Patria.

Lo único que a todos quiero pedirles es: 1.º) Que restauren una sincera unidad en la familia bajo la Cruz de Cristo. 2.º) Que me recuerden con alegría y no que mi evocación sea la apertura a la tristeza y muy importante. 3.º) Que recen por mí.

Papá, hay cosas que, en un día cualquiera, no se dicen entre hombres pero que hoy debo decírtelas: gracias por tenerte como modelo de bien nacido, gracias por creer en el honor, gracias por tener tu apellido, gracias por ser católico, argentino e hijo de sangre española, gracias por ser soldado, gracias a Dios por ser como soy y que es el fruto de ese hogar donde vos sois el pilar.

Hasta el reencuentro, si Dios lo permite. Un fuerte abrazo.

Dios y Patria ¡O muerte!

Roberto

¿Y ahora qué?

Cuando el general Menéndez firma su propia rendición el 14 de junio, ya que sustituyó la palabra incondicional por sus iniciales M.B.M. (Mario Benjamín Menéndez), da término el desarrollo del conflicto bélico que durante dos meses y medio mantuvo en vilo a la opinión mundial, la cual, se mantendría todavía altamente expectante al llegar el momento de las reacciones motivadas por el resultado del conflicto y el comienzo de la elaboración de las conclusiones de toda índole que se derivaban del mismo.

En cuanto a las reacciones unas son inmediatas, como las violentas manifestaciones producidas contra la Junta Militar en Argentina y las de júbilo y satisfacción en Gran Bretaña. Sin embargo, las más importantes reacciones se producirán algo más tarde, pero ya no asombrarán al mundo debido a que serán del todo lógicas. Así, la Junta Militar que dirigía el general Galtieri es obligada a dimitir y es sustituida por otra al frente de la cual se encuentra el general Bignone y que servirá de puente para el advenimiento de un régimen de corte democrático que presidirá Raúl Alfonsín, jefe del Partiodo Radical. Mientras tanto, en Gran Bretaña, la Sra. Thatcher adelanta la celebración de nuevas elecciones que sabe las tiene ganadas de antemano, por eso su reelección no sorprende a nadie.

En cuanto a las conclusiones más importantes, se encuentran, sin duda, las de índole militar, ya que las diplomáticas sólo reafirman lo que tantas veces ha sucedido y es que los organismos internacionales, llegado el caso de ser invocados para asuntos de alta gravedad, terminan inclinándose hacia el bando que posea mayores intereses creados y por lo tanto hacia el contendiente más fuerte. Por lo que se refiere a los resultados económicos queda claro también que en la actualidad cualquier enfrentamiento bélico por limitado y clásico que sea, supone unos gastos de tal envergadura que aún para países de tal categoría y fuerza económica como Gran Bretaña puede suponer la ruina total si se alarga demasiado y siempre constituye un descalabro financiero que tarda en ser superado y repercute en todos y cada uno de los sectores de la vida de sus pueblos. No digamos ya para maltrechas economías como la Argentina.



Los pilotos argentinos dejaron patente su valor y profesionalidad.

Por su parte, las conclusiones militares son múltiples y variadas y todas bastante clarificadoras de lo que es y puede ser un conflicto bélico moderno netamente convencional. Por el lado británico cabe destacar la gran capacidad de reacción y organización, a nivel estratégico y logístico principalmente, de que hicieron gala. Los británicos iban dotados de un material muy moderno y que poseía un alto nivel tecnológico, sin embargo, no habían olvidado la preparación moral y técnica del personal que lo utilizaba, conscientes de que en definitiva quien tendría que ocupar y dominar los sucesivos objetivos fijados sería el hombre. Como en toda guerra, se necesitó en algunos casos y se aprovechó en otros para exprerimentar con nuevas técnicas y armamentos. Así, el concepto de avión de despegue y aterrizaje vertical (VSTOL) representado por los Sea Harrier y Harrier GR3 queda desde las Malvinas incorporado a los múltiples factores de la guerra moderna. El misil aire-buque Sea Skua se incorpora de hecho al arsenal británico. El helicóptero se reafirma como elemento imprescindible para mantener y aumentar la capacidad logística de cualquier fuerza (naval, terrestre o aeronaval), el ritmo del combate, la seguridad de las fuerzas y la disminución de bajas. Por contra, los británicos adolecieron de falta de información sobre las fuerzas argentinas en los primeros momentos y de una exacta valoración de su enemigo, lo que les llevó a iniciales y terribles contratiempos. Asimismo, sus buques y el armamento que montaban no resultaron todo lo efectivos que sus imponentes aspectos pudieran hacer suponer.

Por el lado argentino se adoleció de una única, constante y organizada estructura de mando. Las fuerzas terrestres no estaban todo lo instruidas en el combate convencional que el momento requería y su equipo para lugar de tan extremas condiciones climáticas no era el apropiado. El arma aérea constituyó sin duda la revelación del lado argentino, ya que si bien no fue capaz en algunos casos de encontrar el motivo de sus errores, como el ocurrido con el continuo fallo de sus bombas que de haberse


El general Mario Benjamín Menéndez dio término al conflicto al firmar su rendición.



La derrota en el conflicto significó el ocaso de la Junta Militar presidida por el General Galtieri.

solucionado hubiera podido provocar un colapso en la Fuerza Operativa británica, supo por otro lado emplear su material más moderno con resultados realmente impresionantes como el hundimiento del *Sheffield* o del *Atlantic Conveyor*.

De forma resumida, el balance final del conflicto se puede establecer de la siguiente manera:

Las estrellas de la campaña

— Las poderosas razones argentina.
— La incruenta realización del Operativo Rosario.
— La firmeza en la dirección de las operaciones por parte del Gobierno y de la cadena militar británicos.
— La actuación en todos los órdenes de la Fuerza Aérea argentina.
— La capacidad logística británica.
— El valor y espíritu de sacrificio demostrados por los soldados argentinos.
— La profesionalidad de que hicieron gala los paracaidistas e infantes de marina británicos.
— El impacto sicológico producido en las fuerzas argentinas por el empleo de unidades de Gurkhas.
— La obtención de información en el campo táctico terrestre por parte británica.
— El binomio Super Etendard-Exocet.
— Los aviones Sea Harrier y Harrier GR3.
— Los helicópteros y su empleo por parte británica (en especial Sea King y Chinook).
— El misil antibuque Sea Skua.
— La defensa antiaérea de Port Stanley.
— Las actividades de guerra electrónica.
— El extraordinario rendimiento de los Skyhawk y Mirage III/Dagger argentinos.
— El caballeroso comportamiento británico con los heridos argentinos capturados en combate.
— El misil contracarro Milán.

Lo que ha quedado en entredicho

— El valor real de los acuerdos y pactos militares firmados en tiempo de paz. El peso específico de las resoluciones adoptadas por los organismos internacionales.
— El colonialismo decimonónico británico.
— La comunidad hispanoamericana.
— La postura adoptada por los Estados Unidos.
— La cadena de mando argentina.
— La capacidad operativa de los servicios de información británicos.
— La alegre entrada en operaciones por parte argentina desde un punto de vista logístico y de acumulación de medios.
— El comportamiento de la Armada argentina.
— La acción conjunta de los tres ejércitos argentinos.
— La carencia de sistemas de alerta lejana contra ataques aéreos a baja cota en la Fuerza Operativa británica.
— La capacidad antiaérea de la Fuerza Operativa británica.
— El hundimiento del crucero *General Belgrano*.
— Los materiales empleados en la construcción de los modernos buques de guerra.
— El sistema de reclutamiento del Ejército argentino.
— La actuación de los misiles antiaéreos Rapier y Roland.
— Los numerosos fallos en bombas de aviación y torpedos argentinos.

La gran cuestión que surge tras el presente relato es qué va a suceder a partir de ahora. Hay un hecho que es absolutamente objetivo y éste no es otro que la firme decisión británica de no abandonar las islas. En este sentido, y a pesar del talante democrático del gobierno dirigido por Raúl Alfonsín, Gran Bretaña se niega a establecer cualquier tipo de negociación desoyendo los consejos emitidos por los organismos internacionales.

Dado que Gran Bretaña argumenta diferentes razones y en consecuencia obra de distinta forma en sus diferentes hechos de colonialismo, citaremos los más recientes y palpitantes de Gibraltar, Belice, Hong-Kong y Malvinas, es de suponer que sus poderosas razones tendrá para ello. Es curioso constatar que en contraposición al caso Malvinas se encuentra el caso Hong-Kong sobre el cual ha llegado recientemente a un acuerdo negociado con el gobierno chino. En cualquier caso, tras la finalización del conflicto, Gran Bretaña se ha visto obligada a reforzar la guarnición de las islas para el mantenimiento de la nueva situación. Así, a mediados de 1984 las fuerzas británicas desplegadas en el Atlántico Sur se cifraban en:

— Una Brigada de Infantería reforzada.
— Un submarino de propulsión nuclear.
— Un portaaeronaves de la clase *Invincible*.
— Diversos buques de guerra y de apoyo.
— Un escuadrón de cazabombarderos Phantom.
— Una unidad de misiles antiaéreos Rapier.
— Diversos helicópteros de lucha antisubmarina y de transporte.

Todo ello supone una guarnición de 4.000 a 5.000 hombres, y obviamente un enorme desembolso económico. Por ello no se debe descartar la posibilidad de optar por una solución que ayude a las arcas británicas a compartir gastos. Y ésta vendría, lógicamente, de la mano de los Estados Unidos a los que sin duda les interesaría convertir las islas Malvinas en una nueva isla Ascensión, ya que constituiría una inigualable oportunidad de situar fuerzas en la zona que domina la entrada y salida del estrecho de Magallanes, único lugar de paso por vía marítima entre el Atlántico y el Pacífico en caso de pérdida o cierre del delicado canal de Panamá.

Mientras tanto, en los últimos tres años aparte de la ya citada negativa británica a establecer negociaciones sobre el tema de la soberanía, se ha establecido una especie de guerra de comunicados, en algunos casos procedentes de las altas esferas de ambos gobiernos y en otros con orígenes menos claros y afanes notoriamente sensacionalistas, de los cuales los más destacados son:

- Noticias de un acuerdo militar entre Argentina y Perú al parecer sellado a fines de 1982. Se desconoce si dicho acuerdo, caso de haberse producido, tiene proyección sobre las islas Malvinas o tan sólo se refiere al ámbito continental.
- También existen rumores de un acuerdo similar entre Gran Bretaña y Chile producido en 1982. En este sentido hay que citar el acuerdo sobre el Canal de Beagle, al que han llegado recientemente los gobiernos de Chile y Argentina, con la mediación del Vaticano y que ha puesto fin, al menos de momento, a la serie de enfrentamientos que les puso al borde del conflicto armado en 1978. También es preciso recordar que los tres países, Argentina, Chile y Gran Bretaña, tienen intereses enfrentados en sus reclamaciones por los territorios del continente austral.
- Informe sobre armamentos nucleares emitido por la Escuela Universitaria de Estudios para la Paz de Bradford según el cual Argentina poseerá su bomba atómica en el año 1988.
- Ciertas noticias sobre la intención argentina de desarrollar un submarino a propulsión nuclear que han sido desmentidas en medios oficiales.
- También se ha comentado el hecho de que Argentina pudiera estar trabajando en un proyecto de misil tierra-tierra de largo alcance que desde el continente pudiera alcanzar el archipiélago.
- Denuncia interpuesta por Argentina contra Gran Bretaña ante el Comité de Desarme de la O.N.U. por violación del Tratado del Tlatelolco. Dicho tratado, al que pertenecen algunos países hispanoamericanos, se refiere básicamente al establecimiento de una zona libre de armas nucleares en la región. Aunque Gran Bretaña no pertenece de hecho al mismo, lo ratificó en 1969 en razón de su dominio sobre diferentes territorios de la zona. La acusación referida la ha realizado Argentina en base a la propulsión nuclear de los submarinos desplazados por los británicos al Atlántico Sur durante el conflicto, y, lo que es más grave, en base al supuesto hecho de que también se hubiera desplegado en la zona algún submarino estratégico portador de armas nucleares.
- Como continuación al punto anterior, recientemente, mayo de 1985, el premio Nobel de la Paz, Pérez Esquivel, ha dado la sorprendente noticia de que durante la campaña se previó por parte británica el lanzamiento de misiles con cabeza nuclear contra el territorio continental argentino, concretamente contra la ciudad de Córdoba (600 km. al noroeste de Buenos Aires). Al parecer dicha información se la habían proporcionado cuatro parlamentarios del Partido Laborista británico. Dado el origen de la información parece que no haya que darle excesivo crédito pero es un dato más que ahí queda.
- Sucesivas denuncias oficiales argentinas ante los organismos internacionales, y en especial la OEA, sobre la creciente militarización de las islas por parte británica en lo que se ha dado en llamar «Fortaleza Falkland». Ultimamente éstas han crecido y se han concretado en una denuncia realizada por el ministro de Asuntos Exteriores Dante Caputo al conocerse la inauguración de un aeropuerto en Port Stanley.
- Polémica surgida a raíz de la publicación de la Escuela Universitaria de Estudios para la Paz de Bradford de un informe en el que relacionan las últimas adquisiciones de material bélico por parte Argentina. Lo que para los británicos supone una clara postura de «rearme» argentino, que les obliga a reforzar aún más si cabe la defensa de las islas, para los argentinos supone tan sólo un mantenimiento de los compromisos adoptados en materia de compra de armamentos durante los últimos mandatos de las Juntas Militares.

Tan sólo nos resta por añadir que tanto Argentina como Gran Bretaña han sacado sus propias conclusiones del conflicto y que en consecuencia, y en la medida de las posibilidades de cada cual, han modificado y aumentado sus arsenales militares y han tomado medidas en cuanto a organización y tácticas de cara a una posible repetición del conflicto en el futuro. Es seguro que si éste volviera a repetirse encontraría a unos y otros muy diferentemente dispuestos.

Argentina ha reducido notablemente sus presupuestos de defensa en los últimos años dentro de la política global de restricciones aplicada por el gobierno Alfonsín con vistas a mejorar su desastrosa situación económica (impresionante deuda exterior, galopante inflación a duras penas contenida y crecimiento nulo o negativo de su producto interior bruto). Sin embargo ha mantenido los compromisos armamentísticos contraídos antes de la democracia y ello ha hecho que su arsenal se haya visto aumentado considerablemente. Además se halla inmersa en una profunda renovación de la cadena de mandos de las Fuerzas Armadas.

A finales de 1982 recibió nueve aviones Super Etendard (con lo que su parque se eleva a catorce) y cierto número de misiles Exocet AM-39 que algunas fuentes cifran en 28. También ha recibido cuatro fragatas alemanas (de la clase Meko-360 H2) de 3.300 Tm. de desplazamiento que ellos denominan destructores lanzamisiles por ir armados con cuatro lanzadores cuádruples de misiles Exocet en su versión naval. Igualmente están ya en servicio, en fase de pruebas o en grada, otras seis corbetas Meko-140 de 1.800 Tm. de desplazamiento armadas con cuatro Exocet MM-40.

En cuanto a la fuerza submarina, ha entrado en servicio uno de la clase TR-1700 de 2.200 Tm. de la cual se esperan recibir en la presente década otros tres, además de dos más de la clase TR-1400. Por otra parte, la Empresa Nacional Bazán ha construido para la Prefectura Naval argentina cinco guardacostas de 900 Tm. de desplazamiento. Asimismo se han encargado entre diez y doce aviones de entrenamiento EMB-326 Xavante (brasileños), de los cuales algunos han entrado ya en servicio.

Inmediatamente después de la finalización del conflicto se recibieron diez Mirage-5P peruanos con los que se creó un escuadrón de combate. En fase de organización se encuentra una nueva Brigada Aérea con 22 Mirage-III C J adquiridos a Israel. Para aumentar la capacidad de vigilancia marítima se han adquirido siete Lockheed L-188 Electra de los que tres están siendo modificados para reconocimiento marítimo y lucha antisubmarina. También hay contratos en firme para la adquisición de cien aviones IA-58 Pucará y otros 100 IA-63 nacionales.

En cuanto al ejército de tierra, ha creado una nueva brigada de montaña y está en fase de organización una brigada aeromóvil. Quizás ése sea el destino de los 18 helicópteros AS-332 Super Puma encargados a Francia y que ya están empezando a recibirse. También están aumentando su parque de carros de combate nacional TAM y han realizado un encargo de unos doscientos cazacarros Kuerassier (austríacos) armados con cañón de 105 mm. Por último, están desarrollando diversos sistemas de lanzacohetes para la artillería de campaña. Como dato importante hay también que añadir que las Fuerzas Armadas argentinas han comenzado a realizar ejercicios conjuntos de los tres ejércitos cosa hasta ahora desconocida para ellos y que constituyó uno de sus tremendos fracasos durante el conflicto.

En cuanto a los británicos tampoco se puede decir que se hayan quedado de brazos cruzados, aunque como es lógico,

dados sus compromisos internacionales, su esfuerzo en materia de defensa ha sido dirigido en varias direcciones. En este sentido, las medidas adoptadas que más directamente tienen relación con el conflicto de las Malvinas y sus resultados son las siguientes:

— El ya citado reforzamiento militar de las Islas.
— La creación de una fuerza conjunta, que puede ser rápidamente empleada en cualquier momento, de entidad tipo brigada, sobre la base de unidades de paracaidistas y de infantes de marina.
— Adjudicación de un presupuesto de unos 2.000 millones de dólares a la reposición del material perdido durante el conflicto. De esta forma se han encargado seis fragatas del tipo 22 y 6 aviones estratégicos Tri-Star de transporte, destinados a proporcionar parte de la capacidad de aerotransporte necesaria a la fuerza de intervención rápida anteriormente citada. También fueron adquiridos en los Estados Unidos doce aviones F-4C Phantom destinados a la defensa aérea de las islas y ocho helicópteros Chinook con los que se han creado dos nuevos escuadrones de transporte.
— Creación de un escuadrón de alerta aérea lejana con ocho helicópteros Sea King dotados con el radar Thorn-EMI-Searchwater.
— Encargo en firme de catorce Sea Harrier, cuatro Harrier GR-3, once Nimrod de lucha antisubmarina, nueve VC-10, unos treinta Sea King, siete Chinook y unos 35 Lynx.
— Dotación a los Nimrod actualmente en servicio de misiles antibuque Harpoon y de misiles aire-aire Sidewinder.
— Realización de ensayos del sistema antimisil Seawolf contra el misil Exocet.
— Dotación a los buques de escolta desplazados al Atlántico Sur del cañón naval antiaéreo Oerlikon de 20/85 mm. (de elevada cadencia de tiro).
— Notable ampliación del parque de misiles antiaéreos Blowpipe y Rapier.
— Desarrollo de un lanzador óctuple del misil Rapier montado sobre vehículo oruga acorazado capaz de ser aerotransportado.
— Desarrollo del misil antibuque Sea Eagle.
— Adquisición de sistemas antiaéreos (y antimisil) de elevada cadencia de tiro como el Phalanx y el Goalkeeper.
— Adquisición de misiles Sidewinder AIM-9L y de torpedos ligeros Sting Ray.
— Dotación al ejército de tierra de elevado número de aparatos de visión nocturna.
— Desarrollo de un sistema de salvamento y localización para helicópteros destinado a la búsqueda y rescate de pilotos eyectados sobre el mar.

En fin, para Argentina ha empezado otro período de añoranza, de indeterminada duración, por verse algún día en posesión y total dominio de las Malvinas. Unas islas azotadas por el viento y el frío en medio del Atlántico Sur, pero repletas de indudable importancia histórica, geoestratégica, económica y política.

By Saburo Sakai SEP-2016

Bibliografía

Informe Oficial del Ejército Argentino Conflicto Malvinas (Tomos I y II).
«Informe Malvinas» de la Comisión Rattembach.
Estudio Especial «El Ejército argentino en la guerra de las Malvinas» publicado en «Armas y Geoestrategia».
Informe «Lecciones de la campaña de las Falklands» publicado por el Instituto de Investigación de asuntos exteriores británico.
Diversas publicaciones científicas del Instituto Antártico argentino.
«Military Balance» del «International Institute for Strategic Studies».
Boletines públicos del Ejército argentino.
Boletines públicos del Centro Naval Argentino.
Revista Ejército.
Revista Aeronáutica y Astronáutica.
Revista General de Marina.
Revista Defensa.
Revista Military Technology.
Revista Reconquista.
Revista Medios Pesados.
Revista SEMA (publicación argentina).
Prensa española; argentina y británica.
Archivo personal de los autores.

Libros:

Battle for the Falklands 1.º Land Forces. Osprey, Londres.
Battle for the Falklands 2.º Naval Forces. Osprey, Londres.
Battle for the Falklands 3.º Air Forces. Osprey, Londres.
Bryan Perrett: Weapons of the Falklands conflict. Blandford, Londres.
Falklands Task Force Portofolio. Maritime Books.
Fox, R.: Eyewitness Falklands. Methuen, Londres.

OTROS LIBROS DE EDITORIAL SAN MARTIN

Barceló Rubí, B.
ARMAMENTO PORTATIL ESPAÑOL 1764-1939

Bordejé Morencos, F.
VICISITUDES DE UNA POLITICA NAVAL

Cervera Pery, J.
ALZAMIENTO Y REVOLUCION EN LA MARINA

Gretton, P.
EL FACTOR OLVIDADO. La Marina británica y la Guerra Civil española

Gunston, Bill
GUIA DE CAZAS Y AVIONES DE ATAQUE MODERNOS
GUIA DE HELICOPTEROS MILITARES
GUIA DE MISILES AEROTRANSPORTADOS

Hugh Lion
GUIA DE BUQUES DE GUERRA MODERNOS

Kleinfeld y Tambs
LA DIVISION ESPAÑOLA DE HITLER'. La División Azul en Rusia

Arcangelis, M.
HISTORIA DE LA GUERRA ELECTRONICA

Martínez Bande
EL FINAL DE LA GUERRA

Myatt, F.
GUIA DE FUSILES Y SUBFUSILES
GUIA DE PISTOLAS Y REVOLVERES

Ray Bonds
GUIA DE CARROS MODERNOS Y VEHICULOS BLINDADOS

Rodríguez Junquera
MANUAL DE VUELO

Ruiz Ocaña, C.
LOS EJERCITOS ESPAÑOLES. Las fuerzas armadas en la defensa nacional

Shores, Ch.
LAS FUERZAS AEREAS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Silva, M. A.
CLASIFICACION DE LA GUERRA ELECTRONICA

Tony Wood
LA LUFTWAFFE DE HITLER

Weal, Barker
AVIONES DE COMBATE DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Stalingrado. La batalla decisiva, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Día-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.
Okinawa. La última batalla, por B. M. Frank.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denteld v Frv.
Las fuerzas acorazadas alemanas, por D. Orgill.
Portaviones el arma maestra, por D. Macintyre.
B-29. La superfortaleza, por Carl Berger.
Chinditas. La gran Incursión, por M. Calvert.
Submarinos. La amenaza secreta, por David Mason.
Guardia de Hitler SS Leibstandarte, por Alan Wykes
Mirage. Espejismo de la técnica y la política, por C. Pérez San Emeterio
Fuerzas Acorazadas Aliadas, por K. Macksey.
Submarinos Enanos, por J. Gleason y T. Waldron.
P-51 Escolta de Bombardero, por William Hess.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.
Guerra de Invierno. Rusia contra Finlandia, por R. W. Condon.
Vietnam la guerra que nunca acabó, por Lázaro Minué.
La Campaña de las Malvinas, por Bengala, Martín y Pérez Seoane.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.
Stalin, por Rose Tremain.
Mountbatten, por Arthur Swinson.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por N. Tolstoy.
La Juventud Hitleriana, por H. W. Koch.
La noche de los transistores, por Rosario Villacastín y María Beneyto.

UNIFORMES

Uniformes del III Reich, por José M.ª Bueno

CONFLICTO HUMANO

Genocidio, por Ward Rutherford.